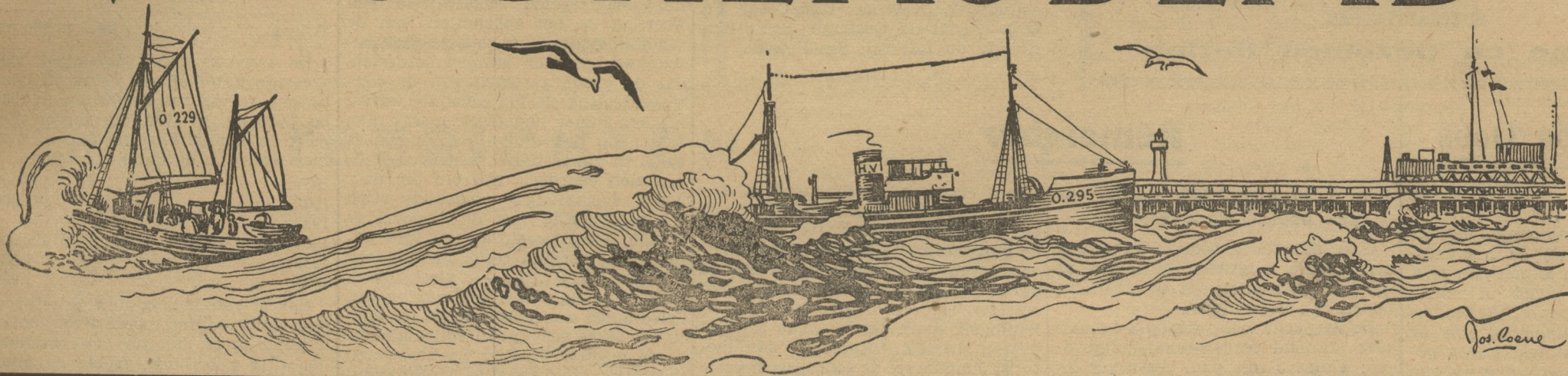


HET NIEUW VISSCHERIJBLAD



Redactie en Beheer : Nieuwpoortsteenweg, 44
Oostende - P.C.R. Degraeve & Godemont 108026

Wetenschap - Nijverheid - Handel

ABONNEMENTEN: Binnenland: 1 jaar: 100 fr.
Nederland: 12 gulden.

Onze Visscherij in Oorlogstijd

HET TWEEDE OORLOGSJAAR

DE VISSCHERIJONDERNEMINGEN EN VAARTUIGEN

Het wekte ongetwijfeld verbazing, dat op 31 December 1941 de Belgische visscherijvloot, in uitbating langs onze kust, 207 ondernemingen telde met 218 vaartuigen, als men in acht nam dat op hetzelfde tijdstip van het voorgaande jaar, slechts 59 ondernemingen met evenveel vaartuigen in aanmerking kwamen. De vermeerdering bedroeg bijgevolg 148 eenheden en 159 vaartuigen of bijna 270%.

Deze aangroei betreft uitsluitend de kustvisscherij, ten andere de eenige welke mocht bedreven worden.

De geweldige uitbreiding van het aantal ondernemingen en vaartuigen vindt haar oorsprong in drie factoren:

1. Het terug in bedrijf stellen van vaartuigen die reeds vóór den oorlog in het bedrijf waren. Deze vaartuigen lagen verstrooid en over het algemeen erg beschadigd langs de Belgische kust en in Fransche havens. Zij werden naar de thuishaven gebracht en opnieuw voor de visscherij uitgerust, dikwijls ten koste van groote krachtsinspanningen en zware geldopofferingen. Ook werden sommige vaartuigen

die opgeëlscht of in huur gegeven waren, vrij gegeven.

2. De tweede factor, die de uitbreiding van onze kustvisscherij in de hand werkte, was het in bedrijf stellen van verscheidene nieuwe vaartuigen, die reeds in 1941 van stapel liepen. Stippen wij hier aan, dat in de meeste gevallen het niet-visschers waren, die hebben laten bouwen en die een gunstig oogenblik kozen om zich in een winstgevend bedrijf in te schakelen. Dit verschijnsel was in nauw verband met de tijdsomstandigheden. Ware de akkergrond een open terrein geweest, waar iedereen had mogen zaaien en maaien, men zou de hoeven als paddestoelen uit den grond hebben zien rijzen.

3. Vaartuigen tot andere doeleinden aangewend, werden voor de visscherij uitgerust.

Alle open booten, uitsluitend met zellen voortbewogen, waren op het einde van 1941 uit de vaart verdwenen; zij werden herbouwd of door andere vervangen.

De ontwikkeling heeft zich in de verschillende havens veropenbaart, zooals blijkt uit de hierna volgende opgave:

Haven	1939	1940	1941
	ondern. vaart.	ondern. vaart.	ondern. vaart.
Blankenberge:	14 20	— —	17 17
Nieuwpoort:	75 78	20 20	64 64
Oostende:	221 263	28 28	96 104
Zeebrugge:	129 148	11 11	30 33
	439 509	59 59	207 218

Men merkt op dat het peil van vóór den oorlog nog in geen enkel opzicht werd hersteld. De benadering te Nieuwpoort en te Blankenberge is reeds tamelijk dicht. Afgezien van het aantal vaartuigen, die de wijk namen naar het buitenland, heeft de Oostkust een geweldigen achteruitgang gekend, door het feit dat 24 flinke vaartuigen door de bezettende macht werden weggebracht om op de Schelde gebruikt te worden.

Daar alle diepzeevisscherijvaartuigen met stoom of motor, langs de kust uitgeschakeld zijn en slechts de visscherij in de kustwateren uitgeoefend wordt, met gedeelte visschersvaartuigen, voorzien van een motor van 100 P.K. en min, alsook met open of half gedeekte booten, geven wij hierna een vergelijkende tabel, die ons in staat stelt de ontwikkeling der zeevisscherijvloot van meer nabij te volgen:

(Zie vervolg blz. 2).

INGEZONDEN

Wat meer belangstelling voor onze Visscherij scholen a. u. b. !

In Uw blad van verleden week heb ik met veel belangstelling, maar ook met een glimlach, den brief gelezen welke in 1936 Minister Anseele aan een zijner vrienden schreef. Dit schrijven getuigt van een helder doorzicht in zake opleiding van de visschersjeugd en het belang dat er aan verbonden ligt.

Moest Minister Anseele nu nog leven, dan zou hij wellicht de vraag kunnen stellen: «Wat is er van de opleiding van onze visschersjeugd tot stand gekomen in al die jaren en wat hebben de betrokken besturen verwezenlijkt?»

Lang moet er niet worden gezocht om tot het besluit te komen dat er op dat gebied weinig tot stand kwam. Zonder het initiatief van het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen, zou de uitslag een groote nul zijn geweest. Vóór 1940 richtte het Provinciaal Bestuur jaarlijks een reeks wetenschappelijke voordrachten in, bestemd voor al degenen welke zich met de visscherij onledig hielden, maar in het bijzonder voor de leerlingen van de visscherij scholen. Verder werden zwemleeraars aangesteld om de leerlingen het zwemmen aan te leeren, wat ontegensprekelijk een prachtig initiatief was. 's Winters stelde het Stadsbestuur van Oostende het Bad-

paleis ten dienste van de visschers scholen en de Provincie droeg de financiële lasten van ingangstickets en zwemmeesters. Gansch den Winter door werd er geoefend en vóór dat de temperatuur gunstig genoeg werd om in open lucht te oefenen, konden bijna alle leerlingen degelijk zwemmen, hetgeen bij 70 % onzer visschers het geval niet was.

Zou men niet wijs handelen met, bij de eerste aanmonstering, van ieder zeeman te eischen dat hij voldoende zwemmen en roeien kan? Ik voeg er het roeien aan toe, want wat baat het over een reddingsboot te beschikken wanneer de bemanning niet roeien kan? Bij het kleinste examen daagt men vóór de jongens op met een boek om de kleurenblindheid op te sporen, nog erger of onze visschers kunst schilders moeten worden, maar van zwemmen of roeien, waarmede ze desnoods hun leven moeten redden, daar spreekt men niet over, van geen belang... volk genoeg op de wereld! Het zijn toch waarachtig de voorbeelden niet welke ontbreken om eindelijk van hoogerhand eens tot bezinning te komen of zich tenminste eens te herinneren dat er nog visschers scholen bestaan waarin de toekomst ligt van de visscherij!

(Vervolgt).

IN MEMORIAM

Eduard-Henri D'HONDT

Scheepsmeter bij het Zeewezen

Er zijn van die menschen, die ten gevolge van hun eenvoud, onopgemerkt verdwijnen, zooals ze onopgemerkt hun soms zeer nuttige activiteit ontplooiën.

Scheepsmeter Dhondt, door alle reeders van de kust gekend en één jaar geleden door een V.2 getroffen en overleden, behoorde tot die categorie stille werkers, welke nochtans aan de visscherij voor de korte periode dat hij er werkzaam was, onschatbare diensten bewees.

Wij allen die hem gekend hebben, hem aan 't werk hebben gezien en op hem beroep moesten doen, weten wat hij voor ons visschersvolk is geweest. Niettegenstaande de moeilijke periode van den oorlog, wist hij voor allen raad, en stond hij de visschers steeds trouw ter zijde, daar waar zij, om de gewoonte niet te verliezen, vergeten hadden zich naar de wettelijke regelen te voegen.

Eduard Henri D'Hondt is in 1898 geboren te Zwijndrecht op den linkeroever der Schelde.

Na de lagere school te hebben doorlopen, kwam hij in 1910 terecht op 't schoolschip te Oostende, waar hij de leergangen volgde tot in 1914 en toen de graad van sergeant verwierf. Hij was pas zestien jaar.

Om het zeemansleven te beginnen, scheepste hij toen in op de «Reine Elisabeth» van de maatschappij Deppe.

Hij startte er als lichtmatroos en wordt na enkele reizen te Leningrad opgehouden. Immers de wereldoorlog '14-18 is begonnen.

Hij weet het echter zoo aan boord te leggen, dat hij over Finland, Zweden en Noorwegen, tot in Bergen (Noorwegen) geraakt, waar hij inscheept voor Engeland om er zich als vrijwilliger in het Belgisch leger aan te melden. Reeds in April 1917 staat de 17 jarige kerel bij de Jagers op het Belgisch front en wordt hij één maand later aan den IJzer door een granaatscherf in den rechter schouder getroffen.

Na vijf operaties in het hospitaal, komt hij het doodsgevaar te boven.

Drie jaar lang heeft hij geneeskundige verzorging noodig en 't is slechts in 1918 dat hij in staat is om als brancardier aan het front dienst te doen.

Zijn invaliditeit belet hem na den oorlog zijn zeemansloopbaan voort te zetten. Hij wordt kassier bij het loodswezen te Antwerpen en vervolgens waterschoutagent.

Op 40 jarigen ouderdom heeft hij nog den moed om de avondleergangen in de Nijverheidsschool te Antwerpen te volgen. Hij behaalt er op schitterende wijze en met de allergrootste onderscheiding het diploma van scheepsbouwkundige en wordt kort daarop hulpscheepsmeter te Antwerpen.

Nadat hij de marine naar Frankrijk heeft gevolgd, komt hij tijdens de bezetting zeer dikwijls aan de kust om de meetbrieven der visschersvaartuigen op te maken en af te leveren.

In 1943 legt hij het examen van scheepsmeter af, terwijl hij zich na de heropening der Antwerpsche haven, druk bezig houdt met de meting der gealleerde vaartuigen.

Het was op Zaterdag 16 December 1944, te 17 uur, dat hij onverwachts door een V-2 zwaar getroffen werd. Zwaar aan de hand en het linkerbeen gekwetst, en tevens volledig blind geslagen, sterft hij op 2 Januari 1945, na 16 dagen hevige geleden te hebben. In hem verliest het Zeewezen een



knap ambtenaar en de visscherij een ware vriend, steeds bereid elkeen behulpzaam te zijn.

Hij is één jaar geleden heengegaan, maar zijn gedachte blijft voortleven bij zijn vrienden, zijn dienstoversten, het personeel, welke met hem werkte en bij de visschers, die aan hem veel te danken hadden.

De Redactie.

=====

TELEFOON

Zij die willen telefoneeren naar de drukkerij en de redactie van «Het Nieuw Visscherijblad», worden verzocht het nummer 72523 op te roepen.

Hoogwaterboekje

1946

Vanaf heden zijn boekjes met de hoogwatergetijden voor het jaar 1946 voor al de havens van de Belgische kust verkrijgbaar:

1. ter drukkerij van «Het Nieuw Visscherijblad» Stw. op Nieuwpoort 44
2. in de bureelen van Hand in Hand, te Zeebrugge.
3. «Hulp in Nood», Vindictivelaan, 20 Oostende
4. te Nieuwpoort, bij Dobelaere.
5. te Blankenberge, Boekhandel Gheselle Kerkstraat.
6. te Heist, bij De Vos.

Zij zijn ook verkrijgbaar bij uwen dagbladverkooper of bij de Internationaal boekhandel, Adolf Buylstraat 33 Oostende.

NUTTIGE WENKEN

VOOR LEERGIERIGE VISSCHERS

Het Toezicht voor de Zeevisscherij

INLEIDING

We hebben ons voorgenomen in ons blad een reeks van leerzame lessen voor onze visschers op te nemen van zaken en feiten welke zij in de uitoefening van hun bedrijf regelmatig meemaken.

We hadden deze wenken zoo kunnen opvatten, dat ze een droeg te sikkens stof vormden, zooals men er op school gewoonlijk voorgeschoteld wordt. We meenen echter dat zulks aan de belangrijkheid van deze nuttige wenken veel afbreuk zou doen. Daarom hebben we alles zoo bevattelijk voorgesteld dat — we twijfelen er niet aan — elke leerling visscher, matroos, stuurman en motorist ze zal begrijpen. Deze lessen zullen, waar het past, met clichés verlucht worden.

Anderszids raden we, vooral onze jonge lezers aan, ons vragen te stellen indien hen iets of wat onduidelijk voorkomt.

In dien geest hopen we eens te meer te kunnen bijdragen tot de betere praktische vorming van onze visschers.

WIE HOUDT TOEZICHT OVER DE ZEEVISSCHERIJ?

A. — IN DE HAVEN is het de Waterschout en zijn agenten die het toezicht uitoefenen. Douaniers en gendarmen hebben eveneens het recht aan boord te komen en de noodige opzoekingen te doen; dat hebben sommige onzer visschers die van Spanje terugkomende met een lading visch en... hm... met een klein ladingske van «lek mijn lippe» al wel ondervonden. De landpolitie mag echter geen voet aan boord zetten, verboden domein voor hem.

Over de bevoegdheden van den Waterschout zullen we wat verder uitwijden, want in het algemeen wordt deze mijnheer beschouwd als zich

daar bevindende om de zeelieden lastig te vallen met alle soort formaliteiten en men durft het weleens aan hem wat zottigheden aan te bieden, maar spijtig genoeg dat bevalt soms niet al te goed en kan zulks een staartje krijgen. Vergeten we echter niet dat een Waterschout Officier is van de gerechtelijke politie en rechtstreeks door den Koning wordt benoemd! Dus geen klein bier! Hij staat aan het hoofd van de Zeevaartpolitie en doet de reglementen en wetten naleven. Daartoe wordt hij geholpen door zijn agenten en bedienden.

Het gaat zelfs zoo ver dat ge verplicht zijt vóór hem te verschijnen bij eenvoudigen mondelingen oproep, als wanneer de landpolitie u schriftelijk moet oproepen, anders is het van geen tel!

De Waterschout mag ten allen tijde het schip doorzoeken en kan het zelfs aan den ketting leggen. Hij komt tusschen in de aan- en afmonstering om zich er van te vergewissen of de wetten op het aan- of afmonsteren wel in acht genomen worden. Hij stelt ook de akten op wanneer een lid der bemanning op zee omkomt. Hij bewaakt het in- en uitvaren der schepen. Hij onderzoekt de vrijgeleiden of papieren van de vreemdelingen welke hier per schip aanlanden. Hij houdt vluchtelingen en opstandelingen aan om ze aan de bevoegde overheid over te leveren. Hij treedt op in de geschillen (misverstanden) tusschen zeelieden onderling of tusschen reeder en bemanning. Hij doet uitspraak over de tuchtfouten en past de straf toe, waartegen geen beroep mogelijk is!!!

In vreemde havens wordt hij, voor hetgeen de visscherij aangaat, door den Belgischen Consul vervangen.

(Vervolgt).

BRUNET & C^o

OOSTENDE

Tel. 71319 — Telegr. « Compas »

Zeevischgroothandel

SPECIALITEITEN

Versche en Gezouten Haring

Uit de Oude Doos

WEET MEN...?

— Dat de toepassing van de mechanische stuwkracht bij de Noorzee-visscherij dagteekent uit het jaar 1876. Zij vond het eerst plaats in Schotland. Eenige sleepboten, die tengevolge van de vermindering van de zeewaart tot werkloosheid waren gedomd, besteedden hun vrijen tijd aan de schrobnetvisscherij. Dit leverde gunstige resultaten op, met het gevolg dat weidra bijzonder daartoe opgerichte vaartuigen werden gebouwd.

— Dat te Oostende de eerste Belgische stoomvisschersloep in de vaart gebracht werd ten jare 1884?

— Dat vóór den eersten wereldoorlog, een stoomvisschersvaartuig volkomen ter visscherij uitgerust, ongeveer 160.000 fr. kostte, een motorsloep fr. 35.000 en een gewone zeilvisschersloep (met stoomspil) 26.000 fr.? In 1919 werden de volgende prijzen gevraagd: stoomvaartuig: ongeveer 600.000 fr., voor een motorsloep 75.000 fr. en voor een zeilsloep 50.000 fr. En nu, voor de eerste twee soort vaartuigen...?

— Dat er in 1919 twee motorvaartuigen in de vaart waren? Het waren gewone visschersloepen met volledig zeilvermogen. Zij maakten gebruik van de machine, hoofdzakelijk bij windstilte, bij het in- en uitvoeren der haven, alsmede om hun spil te doen draaien.

— Dat de zeevisschersvloot van Oostende op 1-12-19: 108 gedeekte en 147 niet gedeekte zeilschepen telde? In 1930 was er nog één met volle zeilage.

— Dat de bemanning van een zeilsloep voor 2/3 deelachtig was in de kosten van verlies en onderhoud van kortuig en ook voor een deel aansprakelijk was voor schade aan vaartuig en inventaris toegebracht? In verband hiermede werd er ieder reis een zeker bedrag (gewoonlijk 3 t.h.) van de verkoopsom der visch afgehouden. Alle zes maanden, na afloop van de winter- of van de zomervaat, werd de korekening opgemaakt en ieders aandeel in de uitgaven bepaald. Was er een boni, dan werd dit den rechthebbenden ter hand gesteld. De terugbetaalde gelden werden in den mond van den visscher de « masse » genoemd.

— Dat de deelvisch van een zeilsloep ter versche vischvangst bestond uit een zootje groote iek (schollen van middelbare grootte)? Kordeelgeld werd insgelijks verleend. Dit kwam voort van den verkoop van kabalet of kordeelvisch, zijnde platvisch van 18 tot 20 cm. lengte en kleine ronde visch, zooals pieterman, knorhaan, wijting, enz. De opbrengst dezer visch van geringer hoedanigheid kwam geheel ten goede van de bemanning, zoo zij niet meer bedroeg dan 50 fr.; was de besomming hooger, dan moest één derde aan den reeder worden afgestaan.

— Dat vroeger volgens een bestaand gebruik het loon van den visscher hem meestal thuis bezorgd werd door de echtgenoot van den gezagvoerder van het vaartuig, waarop hij is gemonsterd. Als belooning voor haar moeite ontving die vrouw één cent per frank, tot een maximum bedrag van 2 fr.

— Dat vroegere jaren onder de bijverdiensten der visschers gerekend werd, de opbrengst van den verkoop van het zoogenaamd buchtje, zijnde oud versleten touwwerk, zeildoek en ander afval?

Snuisteraar.

De Werking van den Bedrijfsraad

Elkeen weet dat er voor de visscherij een Bedrijfsraad is samengesteld, welke naar we vernemen, zeer ernstig werk levert.

Van al dit werk komt er, naar we vaststellen, zeer weinig in huis, omdat alle voorstellen opnieuw aan de administratie zegening onderworpen is.

Zoo komt het dat in zake uitvoer van ijlen haring opnieuw een heelen hoop administratieve beloften werden gedaan, welke hoopvol stemden maar achteraf... slechts beloften bleven.

Wanneer zal de administratie begripen van welk onschatbaar belang een vlug afwerken van voorstellen, de nijverheid en handel aanbelangend, noodzakelijk is?

BRIEVENBUS

Preserva, Antwerpen. — Zij die zich voor het oogenblik aan de Kust bezighouden met den inleg van visch zijn: A. Van den Abeele, Coupure 52, Brugge; Eug. Rau, Ooststraat, Oostende; Ad. Verrecas, Kalvariebergstraat 12, Brugge; Fa. Nassel, Nieuwpoort; Fa. Carbonez, Nieuwpoort; Fa. Excelsior, Sprotgang, Oostende; Rau Oscar, Fr. Orbanstraat 415, Oostende; Soete, Sardinierie du Littoral, Sas-Siljkens.

Remember

Den 3 Januari 1942 verging de open boot O.30 « Marcelle »

O.30 « Marcelle » bedreef te zamen met andere Belgische vaartuigen de ijle-haringvisscherij uit de Fransche naven van Grevelingen.

De Belgische vloot was op 3 Januari 1942 normaal ter visscherij uitgevaren. Vanaf 3 uur p.m. vervoegde zij de haven. De O.30 had reeds, toen het bevel tot binnenvaren gegeven werd, een aanzienlijke hoeveelheid haring aan boord; het zwaar geladen net werd verder geleidigd.

Te vergeefs werd op de terugkomst van O.30 gewacht. Alles liet vermoeden dat het kleine vaartuig overladen werd en vervolgens gezonken is.

De volgende manschappen kwamen bij deze ramp om het leven: Dewitte Antoon, schipper; Sobry Fernand, matroos-eigenaar van de boot en Samijn Joseph, matroos.

Op 9 Januari 1943 onderging O.218 « Isidoor » hetzelfde lot

De open boot O.218 « Isidoor » stak op 9 Januari 1943 in zee. De bemanning bestond uit twee leden: Salliau Gustaaf, schipper en Gaston Jonckneere, motorist.

Rond 10 u. 's morgens werd in het Westdiep op ongeveer drie mijl van den wal, tusschen Nieuwpoort en Lombartzijde ten anker gekomen. Rond 11 uur werd een met haring volgepropt net bovengedaald en de vangst werd gedeeltelijk aan boord genomen. De boot had een tamelijk zware vracht en koers werd naar Oostende gezet. Plots riep de schipper zijn maat toe dat er moest gepompt worden: hij stond reeds tot aan de knieën in het water. Een golfslag deed echter de boot volstromen, die zoo snel zonk dat de reddingsgordels niet konden bereikt worden. Schipper Salliau G. sprong over boord, terwijl motorist Jonckneere achterover viel, met zijn hoofd onklaar achter het wand terecht

kwam en naar de diepte werd gesleept. Gelukkig kwam hij echter vrij en gelukte er in door te zwemmen de oppervlakte te bereiken. Op ongeveer zeven meter van schipper Salliau zwom hij, gelukte er zelfs in aan den eerstgenoemde een lutkplank te overhandigen, dank aan dewelke hij kon blijven drijven. Intusschen kon motorist Jonckneere de scheepsboei vastgrijpen en zich aldus aan de oppervlakte houden.

De eb scheidde de twee drenkelingen. Kort nadien verdween de schipper spoorloos, terwijl de motorist door de wachtboot O.116 kon worden gered.

De beide scheepsrampen leeren ons dat in oorlogstijd ook het gewoon zeegevaar slachtoffers heeft geëischt.

Onze Vragenbus

Wie inlichtingen wenscht over de meest uiteenlopende visscherijkwesties: aanvraag vergunningen, bouw van schepen, repatriëering, uitbating, verzekering van vaartuigen, sociale aangelegenheden, vraagstukken in verband met den handel, betrekkingen met de Overheid, enz., mag zich gerust tot de Redactie van « Het Nieuw Visscherijblad » wenden.

We zullen zooveel mogelijk de vragen in het blad zelf beantwoorden, met aanduiding van de beginletter van naam en voornaam van de briefwisselaars. Indien deze laatste het uitdrukkelijk verzoeken, laten we alle aanduidingen na, die zouden kunnen aanleiding geven tot vereenzelviging. Van onzentwege kan men steeds rekenen op een volstrekte geheimhouding.

Indien om bijzondere redenen de vragen in het blad niet kunnen behandeld worden, zullen we ons rechtstreeks met de briefwisselaars in verbinding stellen.

Men gelieve bij elke vraag 10 fr. in postzegels te voegen, voorloopig vastgesteld tot dekking der onkosten.

DE REDACTIE.

Onze Visscherij in Oorlogstijd

(Vervolg van blz. 1)

Haven	Gedeekte vaartuigen			Open- half ged. vaart.		
	1-9 P.K.	10-59 P.K.	60-100 P.K.	1939	1941	1941
Blankenberge:	—	—	7	8	10	3
Nieuwpoort	—	—	43	37	23	12
Oostende:	—	1	70	30	8	2
Zeebrugge:	—	—	45	13	81	4
	—	1	165	88	122	21
				34	108	

Wij kunnen hieruit besluiten dat, niettegenstaande den grooten vooruitgang sedert 1940 (35 eenheden), de reeks der gedeekte vaartuigen nog ver beneden het peil staat van vóór den aanvang der vijandelijkheden (287 en 110). De vooruitgang is het felst te bespeuren langs de Westkust. Nieuwpoort maakt reeds aanstalten om onbedreigd de belangrijkste visscherijhaven te worden. Deze haven is trouwens het best gelegen voor een winstgevend haringvisscherij, die de spil zal worden rond dewelke ons visscherijbedrijf gedurende den ganschen duur van den oorlog zal draaien.

Het aantal open- of halfgedekte booten daarentegen, is in vergelijking met 1939 verdrievoudigd. Alle havens hebben een ruim aandeel in deze uitbreiding, die slechts door de wisselvalligheden van het economisch leven uit te leggen is. Sommige reeders-visschers en te werk gestelden in de aanverwante nijverheidstakken, die door den oorlog beroofd waren van hun arbeidstuig of -mogelijkheden en uit oorzaak van de duurtrecrisis, die zich reeds laat gevoelen, voorloopig over de noodige middelen niet beschikken om een vaartuig, waarvan de economische rendearing hooger is, aan te schaffen, geven de voorkeur aan de minst kostelijke booten. Voorzeker is hun vruchtbaarheid geringer. Zij zullen nochtans aan de bezitters de gelegenheid geven een in de gegeven omstandigheden winstgevend bedrijf uit te oefenen.

Ten slotte vestigen wij de aandacht op het feit, dat slechts enkele reeders meer dan één vaartuig uitbaten. Slechts twee handelsvennootschappen die te zamen drie vaartuigen bezitten, komen bij de telling in aanmerking. Uit de voorgaande bemerkingen heeft men kunnen besluiten dat de aangroei der getalsterkte der vloot een aangroei der tonnemaat voor ge-

volg heeft moeten hebben. In vergelijking met de cijfers opgeteekend op het einde van 1940: 519 B.T. De vermeerdering der tonnemaat der gedeekte vaartuigen bedraagt inderdaad op het einde van 1941: 1.331 B.T. (1941 1.850 B.T.)

Dit punt wordt door de volgende opgave nader toegelicht: Bruto-Tonnemaat der gedeekte vaartuigen:

Haven	1940	1941	verm.
Blankenberge	—	210	
Nieuwpoort	240	796	231%
Oostende	69	490	610%
Zeebrugge	210	354	68%
Totaal	519	1.850	256%

Gemiddelde bruto-tonnemaat der gedeekte vaartuigen:

Haven	1940	1941
Blankenberge	—	19,09
Nieuwpoort	12	16,24
Oostende	13,80	14,84
Zeebrugge	21	20,82
Gemiddeld:	14,82	16,81

De haven van Oostende boekte bijgevolg de grootste aanwinst. Dit is normaal als men in acht neemt dat de vloot dezer haven het felst geteisterd werd in 1940 en gedurende het daaropvolgend jaar een groot aantal vaartuigen in de vaart kwamen. Te Nieuwpoort boekte men een winst, zowel in totale als in gemiddelde tonnemaat. Te Zeebrugge wordt een vooruitgang vastgesteld in totale- en een lichte inzinking der gemiddelde tonnemaat.

Hoe gewichtig de algemeene vooruitgang ook zij, blijft het huidige getal ver beneden de 27.539 B.T. in 1939 opgeteekend. De oorzaak is hiervan voldoende gekend.

Toekomende week bespreken wij de productie van de kustvisscherijvloot gedurende het tweede oorlogsjaar. (Nadruk verboden). (Vervolgt).

Onze Handel in Visscherijprodukten

Gevolgen der Contingenteering

In ons vorig nummer hebben wij de verscheidene factoren nagegaan, die sedert 1930 invloed hebben uitgeoefend op het bedrijf.

In het begin hadden de beschermingsmaatregelen ongetwijfeld een weerslag op het zakencijfer van de vischhandelaars. Langs deze zijde beschouwd zou men kunnen oordeelen, dat de goede gevolgen van de contingententeering slechts eenzijdig waren. Bij een nader onderzoek merkt men echter op dat dit in feite niet het geval is geweest. De reederijen hebben zich eenzijdig beijverd om door eigen voortbrengst voldoende visch ter beschikking van den handel te stellen, opzet waarin zij ten volle gelukt zijn, vermits reeds in 1935 een grooter totaal kgr. — visch-invoer medegerekend — ter beschikking van den handel was (1932: 51.249.300 kgr., 1935: 56.088.000 kgr.). Volledigheids-halve moeten wij hier nochtans aan toevoegen, dat sommige vischhandelaars zich er over beklagden, dat visch van mindere hoedanigheid aangevoerd werd.

De contingententeering had verder voor gevolg dat de consignatiehandel, die meestal met vreemde visch werkte, grootendeels beperkt werd. De nadeelen van dezen handel zijn genoegzaam bekend: hij stoorde de regelmatigte markt en oefende soms een zeer nadeeligen invloed uit op de vischprijzen aan de kust. Hierdoor ontbrak een vasten grondslag voor een vaste prijsvorming.

Bronnen van den handel

De verschillende bronnen, waaraan de handel putte waren de aanvoer en de invoer. Hij was grootelijks gericht op den uitvoer. Laten wij deze bedrijfstakken nader onderzoeken:

Aanvoer: De aanvoer is steeds onderhevig geweest aan seizoenschommelingen. Het verbruik was, zooals de aanvoer, altijd grooter in het tijdstop van September tot April. In dit tijdstop komt de handel ten volle tot ont-plooiing. Wij geven hierna de aanvoercijfers op sedert 1930:

Jaar:	kgr.	fr.	gemidd. prijs
1929:	32.915.000	83.956.000	2,52 fr.
1930:	33.507.000	91.805.000	2,73 fr.
1931:	41.207.000	76.360.000	1,83 fr.
1932:	28.032.000	69.927.000	2,49 fr.
1933:	27.142.000	75.844.000	2,79 fr.
1934:	28.534.000	77.982.000	2,72 fr.
1935:	38.836.000	101.642.000	2,60 fr.
1936:	40.465.000	120.528.000	2,98 fr.
1937:	38.907.000	118.429.000	3,10 fr.
1938:	39.135.000	123.379.000	3,17 fr.
1939:	39.860.000	118.253.000	3,02 fr.

Invoer: Ten gevolge van de contingententeering verviel onze totale invoer van 25.724.100 kg. in 1931 op 17.051.000 kg. in 1938, hetzij ongeveer 30 t.h. Hieronder was de haring- en sprot-import practisch zeer vast. Wat de invoer van garnaal betreft, schommelde zij tusschen een jaarlijksche hoeveelheid van 375.000 tot 450.000 kg. De invoer van diepzwevende visch bedroeg in 1931: 18.319.000 kg. tegen slechts 6.592.000 kg. in 1938, hetzij ongeveer 2/3 min. De invloed der contingententeering was bijgevolg zeer merkbaar.

Hierna geven wij de cijfers weer van onzen invoer sedert 1931:

	1931	1932
Haring	kg. 6.456.700	4.801.900
Kreeften, enz.	278.000	319.000
Oesters	670.000	524.600
Diepz. visch (gew.)	18.319.400	17.230.800
Garnaal	—	—
Sprot	—	—

Totaal: kg. 25.724.100 22.876.300

	1933	1934
Haring	kg. 5.344.000	5.140.700
Kreeften, enz.	299.900	309.300
Oesters	451.700	428.500
Diepz. visch (gew.)	10.164.200	9.034.500
Garnaal	611.100	363.400
Sprot	706.200	2.786.000

Totaal: kg. 17.577.100 18.062.400

	1935	1936
Haring	5.765.300	5.745.100
Kreeften, enz.	316.400	326.400
Oesters	390.200	466.000
Diepz. visch (gew.)	8.166.300	8.232.500
Garnaal	395.800	425.300
Sprot	2.217.000	2.706.000

Totaal: kg. 17.251.000 17.901.300

	1937	1938
Haring	5.660.700	6.560.300
Kreeften, enz.	326.600	319.500
Oesters	549.300	548.200
Diepz. visch (gew.)	7.239.400	6.592.900
Garnaal	348.700	440.600
Sprot	3.157.100	2.589.500

Totaal: kg. 17.181.800 17.051.000

Abonneer U op het

« HET NIEUW VISSCHERIJBLAD »

	1939
Haring	kg. 4.032.900
Kreeften, enz.	256.300
Oesters	480.300
Diepz. visch (gew.)	5.899.500
Garnaal	385.800
Sprot	2.315.500

Totaal: kg. 13.370.300

De aanvoer door vaartuigen van vreemde nationaliteit, gelost in onze havens, verviel van 880.000 kg. in 1931 op 7.000 kg. in 1936, om verder niet meer in aanmerking te komen. Ziehier trouwens de cijfers per jaar:

	kg.
1931:	885.000
1932:	341.000
1933:	—
1934:	228.000
1935:	1.000
1936:	7.000

Het is van belang aan te stippen dat, onder de ingevoerde visch, doorlopend meer dan de helft bestond uit witte kabeljauw, groote en middelmatige schelvisch (in 1938: 3.781.413 kg. op 6.592.900 kg.). Bijgevolg de vischsoorten welke het best geschikt zijn voor de volksklas. Zooals wij reeds herhaaldelijk opgemerkt hebben, is het van belang dat onze visscherij er voor zorgt dat een grooter aanvoer van rondvisch tot stand komt, om in haar eigen voordeel den invoer zoo veel mogelijk te kunnen uitschakelen.

Holland was in 1938 onze bijzondere leverancier (30 t.h.), doch heeft sedert 1931 aan belang verloren. Volgden Denemarken en Noorwegen.

Uitvoer: Onze uitvoer nam, tengevolge van de beschermingsmaatregelen bij onze naburen of door de deviezenreglementeering (Duitschland) na 1931 geweldig af, zooals blijkt uit de volgende cijfers:

	kgr.	kgr.
1931:	25.480.000	1936: 11.341.900
1932:	10.376.500	1937: 7.230.800
1933:	7.112.300	1938: 6.112.600
1934:	10.685.700	1939: 7.020.100
1935:	14.880.300	

De haring en de diepzwevende vischsoorten, in het bijzonder de fijne visch, waren de voornaamste stof van den uitvoer. Deze van visch nam in de laatste jaren toe. Wat de pelagisch visch aangaat, kan men geen vaste beweging waarnemen, gezien het onregelmatig karakter dezer visscherij. De uitvoer staat min of meer in rechtstreeksche verhouding met onzen eigen aanvoer.

In 1931 ging het grootste deel van den uitvoer naar Duitschland, zoowel wat de haring als de gewone vischsoorten betreft. Volgden Frankrijk en Engeland. In 1938 is Duitschland onze bijzonderste afnemer van haring geweest. Bijna het totaal van onzen garnaaluitvoer gaat naar Frankrijk, die ook het grootste deel had in den export van de diepzwevende visch, gevolgd door Engeland en in veel minder mate door Zwitserland.

Wij willen hier terloops opmerken dat in het jaar 1938 door de Belgische vaartuigen in Engeland niet min dan 1.758.000 kg. rechtstreeks aangevoerd werd. Tegen deze handelwijze, die het daaropvolgende jaar niet verbeterde, werd in de handelskringen bettig protest aangeteekend; zoo erg was het dat geheel ons contingententeeringssysteem in gevaar kwam. Zij kon trouwens leiden tot een onregelmatige voorziening in onze eigen behoeften, met alle nadeelige gevolgen hieraan verbonden. Men mag nochtans niet uit het oog verliezen, dat het contingent van onzen uitvoer naar Engeland gesteund was op hetgeen onze visschersvaartuigen vroegere jaren in Engeland ontscheept hadden. Daarbij begonnen de vischhandelaars insgelijks uit te voeren.

Het binnenlandsch vischverbruik

De aan- in- en uitvoer van visch in acht genomen was het verbruik van versche visch in ons land:

	kgr.	kgr.
1931:	42.336.100	1936: 47.031.400
1932:	40.872.800	1937: 48.858.000
1933:	37.606.800	1938: 50.073.400
1934:	36.138.700	1939: 46.210.200
1935:	41.207.700	

Het verbruik van versche visch bedroeg bijgevolg in 1939 amper 5 kg. 800 per hoofd en per jaar. Het was belachelijk klein, alhoewel het in de laatste vijf jaar merkkelijk gestegen was. Hieraan was een doorgevoerde actie vanwege de Propaganda Commissie voor het vischverbruik niet vreemd.

Naar ons inzien kunnen de meeste grieven welke aangevoerd worden tegen het verbruik van visch uit den weg geruimd worden. Voor onze visscherij en vischhandel staat een uitgebreid werkterrein open. Het volstaat vast te stellen dat, indien ieder Belg 6 kgr. meer visch eet per jaar, hetzij ongeveer één kgr. per maand, de vooroorlogse vangstcapaciteit van onze vloot mag verdubbelen.

(Nadruk verboden). Snuisteraar.

A. B. C. MOTOREN

ANGLO-BELGIAN Cy
Nijverheidskaai, 39 • GENT

Vertegenwoordiger:

H. BOYDENS, Velodroomstraat 4 OOSTENDE

MARKTBERICHTEN

OOSTENDE

Vrijdag 28 December 1945

Twee vaartuigen terug van de visserij, die echter hun vangsten inhouden tot morgen, zoodat de markt nogmaals blanco staat.

De aanvoer van ijl haring bedroeg heden zoowat 350.000 kgr., zijnde de gezamenlijke lading van 87 vaartuigen. De haring werd afgenomen aan prijzen gaande van 140 tot 280 frank per 100 kgr.

Zaterdag 29 December 1945

De markt werd heden gespijsd door vijf vaartuigen. De totale aanvoer, voornamelijk bestaande uit kabeljauw wijting, rog, platvisch, weinig tarbot en een 2.500 kg. tong, bedraagt 23.538 kilos. Alle vischsoorten die voorhanden zijn worden duur en in stijgende lijn afgezet; de verwezenlijkte besommingen zijn dan ook zeer mool. Tarbot ging tot 175 fr., tong tot 145 fr. en kabeljauw tot 59 fr. per kilo.

De aanvoer van ijl haring bedraagt wederom ongeveer 350.000 kg. De prijzen zijn weinig renderend en gaan van 110 tot 270 fr. per 100 kg. Enkele vaartuigen hadden een lading boven de 20 duizend kilos.

O.187	2.154	78.210,—
B.641	7.640	201.970,—
O.290	10.327	421.770,—
O.262	463	14.220,—
O.149	2.954	100.590,—

Maandag 31 December 1945

Buiten alle verwachtingen werd de markt heden niet gespijsd door versche visch. Het is de eerste maal dat zulks voorvalt voor een Maandagmarkt.

De aanvoer van ijl haring belooft tot 330.000 kilos, die afgezet wordt aan prijzen schommelende tusschen 1,10 en 2,60 fr. de kgr.

Dinsdag 1 Januari 1946

Zoals aangemeld was er ter gelegenheid van Nieuwjaar geen verkoop vandaag.

Woensdag 2 Januari 1946

Acht schoone vangsten ter mijn vandaag. De aanvoer bedraagt zoowat 107.000 kilos, wat als zeer bevredigend mag worden aanzien. De markt was dus keusrijk voorzien en de vangsten waren goed verzorgd. De prijzen waren echter merkkelijk gedaald bij ver-

leden week, maar waren niettemin loonend voor alle vischsoorten. Wat vandaag bijzonder opviel was de gevoelige daling in prijs van tarbot en tong. Tongen werden in stijgende lijn afgenomen.

Van gansch de vloot die vandaag ter haringvangst is uitgevaren, zijn slechts 24 schepen ter markt met ongeveer 180.000 kilos, die afgezet wordt aan prijzen gaande in stijgende lijn van 150 tot 290 fr. per 100 kilos.

O.45	4.287	100.800,—
O.87	22.438	464.350,—
O.286	14.786	307.620,—
SSO.158	30.586	686.240,—
O.109	11.985	338.680,—
O.193	9.322	261.380,—
O.24	9.683	200.290,—
O.36	4.586	141.890,—

AANVOER EN OPBRENGST
DER WEEK

Vrijdag 28 Dec.	geen aanvoer
Zaterdag 29	23.538 816.760,—
Maandag 31	geen aanvoer
Dinsdag 1 Jan.	geen verkoop
Woensdag 2	107.672 2.501.250,—

AANVOER HARING

19 Dec.	179.675 kg.	5.30-9.90 fr.
20 Dec.	642.440 kg.	3.60-4.90 fr.
21 Dec.	305.650 kg.	2.50-4.60 fr.
22 Dec.	336.330 kg.	4.00-4.40 fr.
24 Dec.	105.330 kg.	0.50 fr. Pescator
25 Dec.	geen aanvoer	
26 Dec.	339.965 kg.	2.20-4.30 fr.
27 Dec.	336.635 kg.	1.90-4.50 fr.
28 Dec.	344.250 kg.	1.40-2.80 fr.
29 Dec.	330.445 kg.	1.10-2.70 fr.

BREUK EN BUIKBANDEN

Orthopedische Apparaten

— Kunstbeenen —

VERDONCK-MINNE

7 H. Serruyslaan OOSTENDE

(36)

BRUSSEL

Prijzen per kg. der verschillende soorten visch, verkocht ter vischmijn, gedurende de week van 22 tot 28 Dec. 1945:

Griet 40-77; kabeljauw 35-68; schelvisch 23-33; schaat 35-36; haring 1,50-7,50; schaar 5,75-13; wijting 16-23; platen 15-35; rog 25-35; tarbot 42-66; tong 84-126 fr. per kg.

De O.148 tijdens Storm gestrand

BEMANNING GERED — GEEN HULP NOCH REDDING

Een betreurenswaardige toestand

Elkeen heeft de geweldige storm meegemaakt welke zich Vrijdag langs onze kust heeft voorgedaan.

Een licht briesje van 's morgens ging rond den middag over in een echt orkaan, zoodat alle vaartuigen op een paar na, de kusthavens hadden aangedaan. Het eerste werd binnengehaald door Fransche terugkeerende visschers, maar het tweede, de O.148 «Pierre Marcel» kon noch de Oostendse noch Zeebrugsche visschershaven bereiken, daar motordefect het aan de golven prijs gaf. Sedert 13.30 u. werd om hulp gevraagd en van op den zeedijk te Zeebrugge en Heist, volgde een groote menigte het in nood verkeernde vaartuig

Geen Reddingsdienst

Door den reeder, bijgestaan door den h. Libin, voorzitter van «Hand in Hand», en door de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood», werden de loodsdienssten om hulp gevraagd. Het antwoord luidde: «Wij hebben geen vaartuig en geen materiaal».

16 maanden na de bevrijding is er dus nog niets voorhanden om in nood verkeernde visschers op zee, hulp te bieden.

Zelfs geen landlijnen om ze van op het strand bijstand te bieden.

Hier stonden visschers machteloos

Leopold DEPAEPE

In- en Uitvoer van

Visch en Garnaal

VISCHMIJN ZEEBRUGGE

Tel. Privé: Knokke 612.94

Zeebrugge 513.30

NIEUWPOORT

Haringverkoop in de Vischmijn

Vrijdag 28 December 1945

Storm belet de vloot uit te varen.

Zaterdag 29 December 1945

Het ongunstig nieuws over den verkoop te Oostende legt het bedrijf bijna stil. Enkel 9.000 kg. haring worden binnengebracht en de prijzen gaan van 250 tot 285 fr. de 100 kg.

Maandag 31 December 1945

26 schepen brengen maar 69.000 kg. haring ter markt. De prijzen zinken steeds meer en er werd verkocht van 150 tot 69 fr. de 100 kg.

Dinsdag 1 Januari 1946

Geen verkoop.

Woensdag 2 Januari 1946

Enkel 10 schepen zijn ter markt en brengen amper 22.500 kg. aan, welke afzet vindt tusschen 245 en 315 fr. de 100 kg. Een boot bracht 1800 kg. sprat binnen, meest klein, verkocht aan 270 fr. de 100 kg.

toe te kijken. De loodsden bekeken de heldhaftig strijdende visschers gedurende uren van aan wal. Maar hulp werd niet verleend.

Het mag een schande genoemd worden! Had het toeval de arme drommels niet geholpen, dan waren op nieuw vier menschenlevens meer te betreuren geweest.

De visschers zijn zelf te water gesprongen, werden hierbij door het moedige visschersvolk van Heist geholpen, gedragen en verzorgd. Want hier kon vastgesteld worden, wat solidariteit vermag.

De geredden zijn: Lebrun Raymond, Delorge Oscar, De Vos August, Fonteyne Eugene.

Het vaartuig had een geschatte waarde van 171.000 fr. en was voorzien van een motor Deutz van 30 P.K. van het jaar 1940.

Het eenvoudig zeeverslag welke we thans laten volgen, zegt genoeg op welke wijze de strijd tusschen zee en visschers gevoerd werd.

«Ons schipje is 12 meter lang en 6 voet diep, metende 16 Ton. Wij zijn de haven van Oostende uitgevaren om ongeveer 8 uur in den voormiddag. Daar van daar zijn wij dwars afgestoken om te komen op de plek die wij «binnen het zand» noemen, er wij op een diepte van ong. 6 vaden zijn beginnen te visschen.

Op het zeestation waren de stormballen niet geheschen. De wind was z.w., middelmatig zicht. Buiten stond er een flinke bries en er viel veel regen. Wij zijn begonnen te visschen om ongeveer 9 uur in de voormiddag. Daar het weer steeds rauwer werd en wij hoop hadden meer visch te vinden dicht onder de kust, zijn wij rond 11 uur naar de kust gevaren op de hoogte van Breedene, maar daar gekomen, begon het hevige te stormen en ben ik oogenblikkelijk weer vertrokken naar Oostende, maar wij konden de haven niet halen; er was een te hooge zee, mijn motor begon onregelmatig te loopen en daar het toen vliegend weer geworden was en wij heelemaal niet meer vooruit kwamen, besloot ik naar Zeebrugge te varen in de hoop om achter de opper v.d. pier te kunnen geraken. Toen wij echter op de hoogte kwamen van de pier van Zeebrugge, viel mijn motor heelemaal stil. Het was ongeveer op de plaats waar een kleine platte boei ligt. De naam of het nummer van deze boei, weet ik niet. Van dat moment af, waren wij geen meester meer van ons vaartuig en dreven natuurlijk heelemaal af.

Toen wij er voorbij waren, ben ik voor anker gegaan in de hoop eenigszins in de opper van de pier te komen, maar het is ons niet gelukt. Ons anker slipte gedurig en eindelijk kwamen wij op ongeveer 500 meter van de kust ter hoogte van Heist. Ik heb met twee ankers gewerkt, maar de storm was zoo geweldig, dat ik weerloos door de verschrikkelijke zeeën dreef. De ketting van het kleine anker vloog kapot, en het groote anker dat nochtans 175 kg. weegt, en waarop ik een ketting en staaldraad gezet had, van een lengte van 50 vaden, werd door ons meegesleurd alsof het niets was. Het bevindt zich trouwens nog altijd aan het schip vast, dat nu op het strand ligt met het eind staaldraad en de ketting. Hier moet ik laten opmerken dat mijn motorist en een matroos tot op het laatste oogenblik alles gedaan hebben wat menschelijk was, om de motor weer normaal te kunnen laten draaien, maar het is hen niet gelukt. Toen het schip heelemaal begon te stuiten, het was toen ongeveer tusschen 4 en 4.30 u. in den namiddag, zijn ze pas uit de machinekamer gekomen, waar ze dus meerdere uren gezeten hadden, door mij geroepen. Op dat oogenblik bevonden wij ons heel dicht onder de kust van Duinbergen en net was ons onmogelijk het schipje te redden, daar wij toen al lang in zinkenden toestand verkeerden en veel vuurpijlen hadden afgeschoten om hulp te vragen, hulp die wij niet verkregen hebben. Wij strandden dan ook heelemaal, ongeveer op de hoogte van het uiteinde van een golfbreker, dus kort op het strand. Toen pas stootten wij. Wij sprongen van boord nog geen 25 meter van het droge zand en kwamen behouden aan wal, waarvoor wij God danken.»

Tel. 513.27

H.R.B. 19732

FIRMA ALBERT RAES

Scheepsverzekeringen

VISCHHANDEL — VISCHAFSLAG

Invoer DEVYZO P.V.B.A. Uitvoer

: Rookerij :

Vervoer in alle richtingen

Vischmijnstraat 12 - Zeebrugge

VERKOOP

Schrijf- en Rekenmachines
Onderhoud en Herstelling
ter plaatse

A. VANDERNOOT

● Maria Theresiastraat, 16
● OOSTENDE - Tel. 72113

Oostende

APOTHEEKDIENST

Apotheek Cleeren, Leopold I pl
Nachtendienst: Apotheek Cleeren.PALACE — Sahara, met H. Bog
en B. Bennett.FORUM — Amerika danst en
(Yankees Doodle Dandy) met J.
ney en Joan Leslie.

CAMEO — L'Impératrice, met F

bara Stanwyck en Joël Mac Crea

CORSO — Invitation au bonh

met Irene Dunne, Fred Mac Mu

en Charlie Ruggles.

RIO — Patrouille en Mer, met

chard Greene, Nancy Kelly en G

ges Bancroft.

ROXY — Victoire sur la Nuit,

Bette Davis en Georges Brent.

● Gevraagd: een kuiper voor hers

ling van vaten. Z. w. Cirkelstraat

Oostende. (K)

DE BEROEPSRAAD

VOOR DE ZEEVISSCHERIJ

hield Vrijdag 4 dezer, te 14.30 u.,
vergadering op het stadhuis van

tende.

Volgende punten werden er be

ken: 1) Vergoeding uitrusting en l

verlies bij schipbreuk; 2) Allerlei.

SOCIALE VEILIGHEID

VOOR DE VISSCHERS

De Regeering heeft een ontw

van een besluitwet goedgekeurd

treffende de maatschappelijke veil

heid der visschers.

BURGERLIJKE STAND

Geboorten

21 Dec.: Freddy De Coninck, v

Cesar en Georgette Leniere, Hopp

10; Albert Hoedemaeker, van Karel

Lydia Billiaert, St-Franciscusstr.

— 22 Dec.: Denise Borret, v. Maur

en Emilie Bogaert, Stuijverstr. 74;

liane Vyvey, v. Arthur en Alberti

Pots, St-Franciscusstr. 62; — 24 Dec.

Noël Vandenberghe van Georges

Ladra Perneel, Steensche Dijk;

Christiane Delyx v. Eduard en Ad

enne Pintelon, St-Franciscusstr.

25 Dec.: Nadine Storme, v. Honor

Virginie Devos, Breedene; Regi

Dedoelder, v. Julien en Godelieve B

due, Spaarzaamheidstr. 66; Noël Va

steenkiste, van Eduard en George

Van Geem, Middelkerke; Jean-Pi

Markey, van Albert en Maria Co

Nieuwpoort; Paul van Schoors, v

Albert en Suzanne Decock, Zwalu

str. 153; Noël Vermote, v. Cyrille

Germana Verleye, Stuijverstr. 112;

26 Dec.: Hugette Rouzee, v. Fern

en Augusta Cijis, K. van de Woestijn

str. 15; Roland Valentijns v. Jose

en Georgette De Rycke, F. Orban

207; Freddy Devos, v. Willy en Cecil

Bonnet, Steenbakkersstr. 27; Moni

Dekeyser, van Isidore en Marguer

Provoost, Oostduinkerke; Jean E

poorter, v. Roland en Rachel Bur

Plantenstr. 10 — 27 Dec.: Pierre Dec

myn, v. Alphonse en Yvonne Decler

Waterschapstr. 3; Daniël Rommelae

v. Joseph en Adriana Patrouille, V

heidstr. 14 Robert Vogelaere, v. J

rome en Laura Overmeer, Nieuwpo

stw. 461; Fanny Van Groenenrode.

Fernand en Nellie Major, Karo

— 28 Dec.: Anna Vanrenterghem,

Edmond en Alice Van Meenen, Nieu

poortstw. 461.

Sterfgevallen

21 Dec.: René Vanthuyne, 64 j. we

Maria Boudolf, E. Beernaertstr. 65;

22 Dec.: Léon Lecluyse, 66 j. echt

Isabelle Reilzen, Nieuwpoortstw. 47

Maria Hens, 78 j. echtg. August Sch

esmans, Ph. Van Maastrichtpl. 5;

23 Dec.: Marguerite Godderis, 41

echtg. Richard Arnoys De Panne; S

donie Verbruggen, 85 j. wed. Carol

Isenbaert, Ed. Cavellstr. 15; Adela

Bock, 57 j. echtg. Gustavus Baroe

Stockholmstr. 37 — 25 Dec.: Mari

Piriet, 89 j. wed. Cornelius Simon

Oost. Haardstr. 3; Augusta Salens,

j. echtg. Carolus Gilles, H. Borgerst

12; Leonie Torney 70 j. echtg. Fran

ciscus Ghys, Statiestr. 4; Sidon Bont

65 j. echtg. Nathalie Moyaert, Schoor

— 27 Dec.: Marie Ensor 84 j. g. echt

Taen-Hee-Tseu, Van Iseghemlaan, 48

Elisa Gooris, 79 j. ong. Plantenstr. 33

Maurice Hackena, 68 j. echtg. Sara

Einhorn, Aartshertoginnestr. 21;

28 Dec.: Florentina Declerck, 85 j. wed

Joannes Desomer, Franciscusstr. 21.

Huwelijken

28 Dec.: Cuvelier Antoine, haarkap

en Vanbelle Elza, m.e.d.: Lamoot Emi

bediende en Sleuyster Fernande, z.b. —

29 Dec.: Pils Joseph, z.b. en Delanno

Maria, z.b.; Windsor Frank, mekanie

ker thans in de Navy en Vandersyp

Rosa, werkster.

HERSTELLINGEN — VERKOOP

van

Schrijfmachines

Rekenmachines

Bureelmeubelen

Fernand Schaeverbeke

25, Steenstraat, 25 BRUGGE

RUSTON

DIESELMOTOREN

De voornaamste Engelsche Motorenfabriek

ALGEMEENE VERTEGENWOORDIGERS:
VALCKE Gebr. N. V. Oostende

(5)

Heist

STRAND

Het vaartuig O.148 verkeerde verle-
n week Vrijdag, tengevolge van den
orm, in nood. Tevergeefs trachtte
n de haven van Zeebrugge binnen
steken. Dit droevig schouwspel
acht een menigte toeschouwers op
n dijk. — Hulp bieden was onmogel-
k. Door het lage watertij kon geen
kel vaartuig de haven verlaten om
te in nood verkeerende schip op
tepbouw te nemen en binnen te lood-
n. — Na een langdurige worsteling
gen den storm strandde het vaar-
g tegen den avond op het strand
Duinbergen. Gelukkig kwam de
pedige vierkoppige bemanning er
gedeed van af. Kleumend van de
u werd hen door de toeschouwers
nstands de noodige hulp en verzor-
g geboden. We danken hier in
am van de bemanning allen die
in hulp hebben gegeven. Een moedi-
visscher die ons onbekend is,
ong te water om de schipbreuke-
gen op het droge te brengen. Dhr.
ooghe. Verleye en Despioghelaere
lden zich volledig ten dienste en de
woners van de villa «Peer Gynt»
den speciaal onderkomen. — Dank
ns Heistsche volk konden de ge-
en nog denzelfden avond Oosten-
ereiken. 's Anderendaags zijn ze
en met de hh. Vandenberghhe. Li-
n en den reeder teruggekomen, om
et nog aan boord zijnde goed uit te
len. Allen namen van deze gelegen-
id gebruik om dank te zeggen aan
genen die in deze omstandigheden
ede diensten bewezen hebben. Ook
ze plaatselijke politie met den heer
mmissaris aan het hoofd leverde
rdienstelijk werk.

Firma H. Debra

Groothandel in Visch

:: en Garnaal ::

EXPORT IMPORT

Zout voor de visschers

(20)

GEVAL

Was het een geluk dat de schipbreu-
ingen der O.148 gered zijn, dan is
t een even groot ongeluk dat niet
van waar het vaartuig strandde,
die zoon van de visscher Blomme
t slachtoffer werden van een ont-
ffing. Een der drie kinderen over-
d spoedig nadien, terwijl de twee
dere zwaar gekwetst, dienden weg-
voerd. We bieden aan de ouders on-
nige deelneming in het zwaar ver-
s dat hen komt te treffen. Een twee-
kind is ook reeds overleden.

MEENTERAAD

In zijn zitting van Vrijdag 28 Dec.
werd de beslissing van 19 8-45 her-
euid, daar ze toen in strijd was
et art. 86 van de Gemeentewet. Hier-
or wordt de heer Gobert Raymond
ug als gemeentesecretaris aange-
eld, dit met toelating der hoogere
erheid. We wensen de h. Gobert,
ens verdiensten bij onze visschers-
volking algemeen bekend zijn, har-
ijk proficiat. Dat deze heraanstel-
g ook een kaakslag-moge wezen
or valsche aanklagers!

HAND IN HAND

Heden Zaterdag vergadert het be-
ur van «Hand in Hand» ten bu-
e om 5 uur namiddag.

HULP IN NOOD

Wie nog niet in regel is met de pre-
ebetaling wordt verzocht, om alle
aangenaamheden te vermijden, dit
n spoedigste te doen op het bureau
and in Hand».

VOOR DE BESTE SCHEEPS-

INSTALLATIES, Wendt U tot

Maes & Marcou

P.V.B.A.

Accus - Dynamo's - Herwindingen

lamingstraat 61, HEIST-aan-ZEE

Nieuwpoort

OTHEEKDIENST

Apotheek Cool, Markstraat, van 9
t 12 en van 16 tot 18 uur.

GERLIJKE STAND

Geboorten: Sonja Puytsiens v. Mau-
e en Adrienne Degroote; Noël-
nsteeger, v. Karel en Maria Rosseel
ristina Vandeputte, van Valère en
aria Deconynck.
Sterfgevallen: Willaert Melanie,
l. wwe Everaert Jan; Dewulf Char-
l. 77 j.; Allewereld Edmond, 65 j.
atg. Catrysse Anna; Ego Numa, 79
echt. Comeyne Romanie; Pareyt
aralde, 79 j. kloosterzuster.
Huwelijken: Vlaene Cyriel en Coe-
ye Anna; Dewulf Raymond en
mman Rachel.
Huwelijksaankondigingen: Vanhove
hiel, beenhouwer en Vyvye Mari-
e, z.b. Nieuwpoort; Mahoney Ed-
rd, Engelsch soldaat en Vandena-

«HET NIEUW VISSCHERIJBLAD»

HARRY D. CATCHPOLE

HARING- EN SPROTHANDEL
Lowestoft etc.

Consul van België, Consular Ver-
tegenwoordiger van Frankrijk

zendt al zijn vrienden zijn beste wen-
schen voor 1946 en hoopt hen allen
persoonlijk in de Lente te kunnen ont-
moeten.

Beroepsraad voor de Zeevisscherij

Zitting van 14 December 1945

De zitting van den Beroepsraad voor
de Zeevisscherij neemt een aanvang
te 14.30 u. onder voorzitterschap van
den h. Hoofdingenieur-Directeur E.
Christiaens.

Aanwezig: hh. Libin en Bauwens,
werkgeversafgevaardigden; Degrijse,
De Keyser, De Bruycker, Verstraete,
Vanhooren en Pierre, werknemersaf-
gevaardigden; Rolly A., Sociaal Con-
treleur, secretaris.

Verontschuldigd: h. Directeur-gene-
raal van het Zeewezen De Vos.

I. - Vergoeding voor uitrusting bij schipbreuk.

H. Voorzitter. — Het verslag wordt
dus ongewijzigd aangenomen. De ge-
vraagde inlichtingen zullen worden
gevraagd. Thans gaan wij over tot
punt één van de dagorde, nl. de ver-
goeding voor uitrusting bij schipbreuk.
Het standpunt van het Bestuur van
het Zeewezen terzake is, dat de Be-
roepsraad het stelsel aangenomen in
de vergadering van 13 Jan. 1939 zou
volgen, mits aanpassing van het prij-
zenpeil aan de huidige omstandighe-
den.

In de vergadering van 13-1-39 werd
het volgende aangenomen:

De Beroepsraad voor de Zeevissche-
rij verklaart zich eenparig accoord
over de onderstaande barema door de
Subcommissie opgemaakt:

Bedrag der vergoedingen toe te ken-
nen aan zeelieden visschers voor het
verlies van goed:

1. Kleeding der visschers op kleine vaartuigen «Kustvisscherij-Garnalen»	
Ollebaal	125
Laarzen	275
Zuidwester	35
Olieshort	52
2 paar kousen	20
Broek	80
Zeebaal	30
Onderbroek	15
Onderlijf	20
Hemd	25
Kloefen	8
Djumper	25

Totaal: fr. 710

Op deze som wordt er 75 % betaald
na aftrek van alle geredde voorwer-
pen, voor de visschers en 50 % voor
de scheepjongens.

2. Kleeding der visschers op de
motor-visscherij-schepen.

Puizak	20
Ollebaal	125
Zuidwester	35
Laarzen	275
Olieshort	52
2 paar kousen	50
2 paar sokken	20
Kloefen	8
2 djompers	60
2 onderhemden	40
2 onderbroeken	30
Bed	30
Deken	60
Hoofdkussen	5
Wanten	15
Kostuum	250
Hemd	50
Schoenen	60

Totaal: fr. 1.185

Op deze som wordt er 75 % betaald
na aftrek van alle geredde voorwer-
pen voor de visschers en 50 % voor de
scheepjongens.

Voor de motoristen wordt de som
gebracht op 1225 fr. en voor de kapi-
teins op 1360 fr. Op deze sommen
wordt er 75 % betaald na aftrek van
alle geredde goederen.

3. Groot-visscherij.
1600 voor kapitein en machinist;
1300 voor ander dekpersoneel; 1100
voor ander machienpersoneel.

Op deze sommen wordt er 75 % be-
taald na aftrek van alle geredde voor-
werpen.

Al de bovenvermelde kosten zijn te
dragen door de reeders.

H. Degrijse. — De werknemersaf-
gevaardigden vragen dat het stelsel
voorzien door het besluit van 6 Juli
1944 genomen te Londen, hier zou
worden toegepast. Naar ons oordeel is
de levensduurte in België wel zoo hoog
als in Engeland.

H. Bauwens. — Ik ben met dit voor-
stel in zooverre akkoord, als wanneer
het slechts zou gelden voor een be-
paalde periode en daarna voor her-
ziening vatbaar is.

H. Dekeyzer. — Wij vertrekken van
het standpunt een forfaitaire vergoe-
ding voor verlies van uitrusting uit
te keeren; van dit standpunt vertre-
kende stellen wij de bedragen voor in
Engeland toegepast door onze regee-

Bouw Uw

Ijzeren Visschersvaartuigen

op de

BOOMSCHIE SCHEEPSBOUW-
MAATSCHAPPIJ

Expert: LIEVIN MAES, Lange

Nieuwstraat 56, Antwerpen. (8)

REEDERS-VISSCHERS!

- Wenscht U schepen te koop of te verkopen?
- Wenscht U «ANGLO-BELGIAN» motoren te koop?
- Wenscht U inlichtingen van welken aard ook met betrek op visschersvaartuigen?

Wendt U tot:

R. BOYDENS, Schipperstraat 40, OOSTENDE

orde, nl. de vergoeding van loon en
loonverlies, in gevolge onvrijwillige
werkeloosheid na schipbreuk.

1. Duur waarover de vergoeding loopt

H. Dekeyzer. — Bij schipbreuk moet
dus tot op den dag der schipbreuk
het loon worden uitbetaald voor de
dagen vaart, verder dient er een ver-
goeding te worden betaald voor de
werkloosheid, die de bemanning on-
dergaat na de schipbreuk. Want het
is normaal, dat een geredde visscher
niet onmiddellijk terug zich laat aan-
monteren, daar hij een zekere gees-
telijke schok heeft ondergaan. Ik zou
voorstellen eerst en vooral den duur-
tijd te bepalen gedurende dewelke de-
ze vergoeding zal worden uitbetaald.
Ik stel een maand voor.

H. Libin. — Naar mijn oordeel is
dit voor de periode dat er enkel kust-
visscherij geschiedde wat overdreven.

H. Dekeyzer. — Gaat U akkoord met
een halve maand voor de periode van
10-5-40 à 30-6-45?

Na een verwarde bespreking wordt
aangenomen dat de duurtijd gedu-
rende dewelke een vergoeding inge-
volgde de werkloosheid na schipbreuk
zal worden uitbetaald, als volgt ge-
regeld:

1) Voor de periode 10-5-40 à 30-6-45
een halve maand, gelet op het feit dat
in ons land toen enkel kustvisscherij
werd beoefend.

2) Voor de periode van 1-7-45 tot
heden voor de kustvisscherij een halve
maand.

H. Dekeyzer. — Voor de middenslag
en diepzeevisscherij vragen we één
maand.

H. Bauwens. — Waarom een onder-
scheid gemaakt met de kustvisscherij.
Is de opgelopen emotie niet dezelfde?

H. Dekeyzer. — De emotie zal wel
dezelfde wezen, doch de geredde be-
manning van een vaartuig ter kust-
visscherij, heeft de kans sneller aan-
gemonsterd te worden dan bij de mid-
denslag en diepzeevisscherij.

Deze kansen in de kustvisscherij
zijn wel drie maal groter dan in de
twee andere categorieën.

H. Bauwens. — In principe ga ik
akkoord met den duurtijd te bepalen
op één maand voor de middenslag-
en diepzeevisscherij, gezien er echter
geen afgevaardigden van de midden-
slagvisscherij aanwezig zijn, stel ik
voor deze overeenkomst onder voorbe-
houd te aanvaarden.

H. Voorzitter. — Er wordt dus voor
de middenslag- en diepzeevisscherij
een voorbehoud gemaakt en deze zaak
zal terug op e.k. vergadering bespro-
ken worden, wel vragend dat in de
toekomst de middenslagvisscherij ha-
re afgevaardigden zou sturen.

De Beroepsraad betuigt zijn instem-
ming met dit voorstel.

2. Forfaitair bedrag der vergoeding

H. Voorzitter. — Thans hebben wij
het punt: vaststelling van het bedrag
der vergoeding voor loonverlies en der
vergoeding voor de werkloosheid na
schipbreuk.

H. Libin. — Het ware misschien het
eenvoudigste, voor de gansche bemanning
te tableeren op 4.000 frank per
maand.

F. Dekeyzer. — Ik ben akkoord om
zonder onderscheid van de gansche
bemanning op een forfaitair loon van
4.000 fr. per maand te rekenen.

H. Bauwens. — Voor de scheepjon-
gens dient er echter een minder cij-
fer te worden aangenomen.

De Beroepsraad stelt zich akkoord
op 4000 fr. per maand voor de gansche
bemanning, met uitsluiting van de
scheepjongens, voor wie 2000 fr. per
maand wordt voorzien.

H. Voorzitter. — De Beroepsraad
voor de Zeevisscherij zal enkel ter be-
krachtiging voorleggen op een e.k. zit-
ting het punt betreffende den duurtijd
voor de onvrijwillige werkloosheid op-
gelopen na schipbreuk in de midden-
slag- en diepzeevisscherij.

Akkoord met deze procedure. De
e.k. vergadering zal worden gehouden
op 6 Januari 1946.

Einde zitting om 17 uur.

Gewapende Holle Baksteen Welfsels «ISODAL»

Vloeren in Céramique en
Ciment - Faïence tegels

Te bekomen bij:

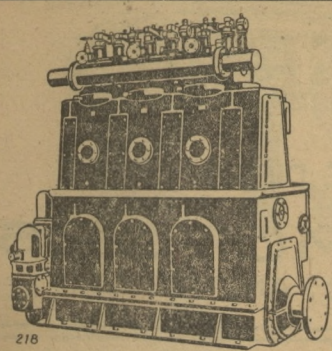
M. Royaux-Claeys

55, Guido Gezellelaan, 55
Tel. 325.09 - BRUGGE

(12)

Abonnementen 1946

De lezers welke wensen ons blad
ten huize te ontvangen, worden ver-
zoekt de som van 100 fr. te storten op
postcheckr. 1080.26 van Degraeve en
Godemont, Oostende.



CARELS Diesel Motoren

AGENTSCHAP:

R. Bauwens & Co112, CHRISTINASTRAAT
OOSTENDE (27)

VISSCHERSJEUGD

Een kapitaal punt tot het behoud onzer visscherij is de aanwerving en de opleiding van jonge leerkrachten in het bedrijf.

In 1929 ontstond een onrustwekkend tekort aan visscherijpersoneel. Met leedwezen werd ondervonden, dat men ten opzichte van de inscheping van jonge visschers, tot de ergste mistoestanden der naoorlogsche jaren teruggekeerd was, alhoewel de openbare machten steeds ten opzichte van de leerlingsschap een onverminderde belangstelling betoonden, belangstelling waarvan nog een doeltreffend uitwerkkel verleend werd, door de toekenning van buitengewone premieën ten behoeve van de stuurlieden wier scheepsjongens in het jaarlijkse ambtelijk examen aan de gestelde vereisten beantwoordden.

Wilde men echter geen sombere toekomst te gemoet gaan, moest er splits alles beroep gedaan worden op krachtiger middelen. Een belangrijke stap vooruit was de lang verwachte wet van 23 September 1931 op de aanwerving van het personeel der zeevisscherij, wet die in bepaalde omstan-

digheden de aanmontering oplegt van scheepsjongens aan boord van visscherijvaartuigen, eenig middel om de vragen van inscheping, die door den onwil van kortzichtige bemanningen zonder uitslag bleven, met een goed gevolg te bekronen.

Laat ons de uitwerksels der wet nagaan. Komen krachtens art. 1 in aanmerking de vaartuigen wier bemanning samengesteld is uit drie manschappen en meer. Men mag bijgevolg aannemen, dat alle gedekte vaartuigen met motor of stoom er aan onderworpen zijn. Het aantal dezer vaartuigen was op het einde van 1930, jaar dat de toepassing van de voornoemde wet voorafging, 419 eenheden; op het einde van 1939: 474. Logischer wijze moest bijgevolg op den laatste vermeld datum het aantal ingescheepte jongens 474 bedragen, afgezien van het feit dat in het aangehaald artikel insgelijks voorzien wordt, dat, indien de bemanning samengesteld is uit meer dan negen manschappen, twee jongens moeten worden ingescheept.

Wij komen tot de volgende vaststelling:

Haven	1930			1939		
	tot. bem.	jongens	%	tot. bem.	jongens	%
Oostende	1.328	131	9,8	1.171	106	9
Zeebrugge	360	49	13,6	571	77	13
Nieuwpoort	120	3	2,5	192	16	8,3
Blankenberge	97	3	3,—	68	6	8,8
	1.905	186	9,7	2.002	206	10,2

Wij bemerken in een oogopslag dat het aantal scheepsjongensingescheept op het einde van 1939, nog niet de helft bereikt van het aantal vaartuigen, waarop de inscheping zou moeten plaats gehad hebben. In de jaren die 1939 voorafgingen was de toestand niet beter. Van een stipte toepassing der wet is er bijgevolg geen sprake geweest en tastbare gevolgen zijn bijgevolg feitelijk uitgebleven. Niettegenstaande alles heeft het visscherijpersoneel uitbreiding genomen. Men mag hieruit besluiten dat de visscherij in andere bedrijven arbeidskrachten heeft geput, aan volwassenen die zich aan het bedrijf hebben aangepast, wat trouwens mogelijk is daar b.v. voor de uitoefening van het bedrijf van gewonen matroos, kok of trimmer niet veel beroepskennis vereischt worden.

Merken wij nog op dat in de reeks kustvisscherijvaartuigen de verhouding tusschen het volledig personeel en de scheepsjongens bijzonder slecht is. De eigenaars dezer soort vaartuigen voerden aan dat zij de aankweek van een scheepsjongen niet konden bekostigen. Deze reden was in elk geval niet van allen grond ontbloot.

HET VERLEENEN VAN PREMIES

Nauw verwant met de kwestie der verplichte aanmontering der scheepsjongens is het verleen van premies aan schippers, die een leerjongen inschepen en van leerbeurzen aan deze laatste.

Ingevoerd door het Ministerie van Nijverheid en Arbeid in 1930, maakten zij het voorwerp uit van twee ministerieele besluiten, onderscheidenlijk gedagteekend 19 November 1903, toepasselijk op de booten van ten minste 25 Ton, uitgereed voor de visscherij in volle zee en van 13 Augustus 1904, van toepassing op visschersvaartuigen van kleiner maat.

Deze reglementen werden later licht gewijzigd door het Ministerie van Landbouw, die de Zeevisscherij in zijn beheer had.

De wet van 23 September 1931 op de aanwerving van het personeel der zeevisscherij bevestigt het recht der schippers op de premie en het recht der scheepsjongens op een aandeel in deze premie.

De staatspremieën werden toegekend door tusschenkomst en onder toezicht van een keurraad der examens voor beschepte scheepsjongens.

De provincie West-Vlaanderen kent insgelijks premies toe aan schippers en scheepsjongens; deze waren berekend in evenredigheid met de premies van staatswege verleend. Over het algemeen ontvingen de jongens slechts 17% van de toegekende som-

men; de schippers 70% en de rest werd aangewend tot dekking van de kosten.

Te Oostende was de toestand der scheepsjongens wat voordeliger, daar het stadsbestuur hun een bijzondere leerbeurs toekende.

In den Hooger Raad voor de Zeevisscherij werden opmerkingen gemaakt over de verdeling, dewelke de schippers te veel begunstigde, alhoewel de aanmontering van scheepsjongens voor hen een wettelijke plicht was.

Anderzijds merkte men op, dat de premie zooals ze uitbetaald werd, dit is na maanden vaart, veel van haar waarde als aanmoediging verloor. Er zou meer kans bestaan om de jongens die uit de visscherij scholen komen, onmiddellijk te zien aanmonteren, indien zij of hun ouders op dit oogenblik eenigen steun ontvingen voor het aankopen der eerste uitrusting, die soms zwaar is voor de visschersgezinnen om bekostigd te worden.

Twee oplossingen werden overwogen: 1. de afschaffing der premies voor de schippers; daartoe moest echter de wet van 23 September 1931 gewijzigd worden; — 2. het behoud van deze premies, mits een wijziging van het reglement op de toekenning, in den zin eener betere verhouding tusschen de sommen onderscheidenlijk uitbetaald aan de schippers en aan de scheepsjongens.

De jongens ontvangen bij het verlaten der visscherij scholen een getuigschrift van bekwaamheid. Er moet bijgevolg geen sprake meer zijn van een bijzonder examen. De leerbeurzen zouden worden uitbetaald bij de eerste aanmontering, mits bepaalde voorwaarden om te voorkomen dat deze ten slotte hun doel missen.

DE JEUGD DEED HAAR PLICHT

De aanmontering der scheepsjongens vond tijdens den oorlog meer en meer ingang. Gedurende 1941 was de kern van onze toekomstige zeebevolking in achteruitgang. In 1942 werd door de Waterschouten een geslaagde poging gedaan, met het oog op een stiptere toepassing der wet van 23 September op de verplichte aanmontering der scheepsjongens aan boord van gedekte visscherijvaartuigen. De open booten hiervoor weinig geschikt werden min of meer ter zijde gelaten.

Zoo de schippers hiertoe konden verplicht worden, waarvoor de Waterschouten in verscheidene gevallen van hun gezag moesten gebruik maken, werden de scheepsjongens ongetwijfeld aangespoord door de groote verdiensten aan hun beroep verbonden. Het leerlingswezen in de zeevisscherij

kan op verre na geen vergelijking meer ondergaan met dit van de landelijke nijverheden. In het jaar 1943 kon de wet zonder veel horten of stooten toegepast worden. De geleidelijke aanwinst zoowel in aantal als in percent op de totale bemanning is algemeen. In 1944 werd nochtans een meldenswaardige vermindering aangestipt.

Hierna volgende cijfers geven een beeld van de ontwikkeling van den toestand, aan boord der kustvisscherijvaartuigen.

Aantal scheepsjongens-percent op de totale bemanning:

Haven	1939			1941		
	tot. bem.	jongens	%	tot. bem.	jongens	%
Blankenberge	67	6	8,9	58	11	7,4
Nieuwpoort	198	15	7,5	224	10	4,4
Oostende	214	12	5,6	285	7	2,4
Zeebrugge	482	64	13,2	124	4	3,2
	961	97	10,8	691	22	3,1

Haven	1942			1943		
	tot. bem.	jongens	%	tot. bem.	jongens	%
Blankenberge	148	11	7,4	154	17	11
Nieuwpoort	442	51	11,5	519	75	14,4
Oostende	306	36	11,7	363	48	13,2
Zeebrugge	185	22	11,9	305	44	14,4
	1.081	120	11,1	1.341	184	13,7

Haven	1944		
	bem.	jong.	%
Blankenberge	67	6	9,—
Nieuwpoort	375	44	11,8
Oostende	360	44	12,2
Zeebrugge	285	40	14,—
	1.087	134	12,3

Het personeel van lagere rang weegt ongeveer op tegen het aantal gedekte vaartuigen; de toepassing der wet van 13 September 1931 gaf bijgevolg voldoening. Deze verheugende vaststelling met het oog op de toekomst van het bedrijf, wint aan betekenis als men in acht neemt dat het aantal scheepsjongens aan boord der kustvisscherijvaartuigen sedert 1939, in 1943 ongeveer verdubbeld was. De hervatting op het einde van 1944 kwam nog niet tot de normale verhoudingen.

De visschersjeugd heeft gedurende de oorlogsjaren zoowel als de andere leden der bemanning haar aandeel bijgedragen tot de voedselvoorziening

Notariële Aankondigingen

Studie van den Notaris
Jan B. de Gheldere
te Heist.

INSTEL MET PREMIE

Op Maandag 23 Januari 1946, om 16 uur te Heist, in het Café «Welkom-bank», Knokkestraat, van:

BADSTAD HEIST

Drie gerieveig Werkmanswoningen waarvan het een erg beschadigd, gelegen in de «Garre», uitgevende in de Pannestraat, aldaar geteekend nrs. 61, 57 en 55; twee ervan zijn verhuurd zonder geschreven pacht mits 105 fr. te maande en het derde is onbewoonbaar. (54)

Studie van Meester
Jan B. de Gheldere
Notaris te Heist-aan-zee.

INSTEL MET PREMIE

Op Woensdag 23 Januari 1946, om 16 uur te Heist, in het Café «Ibis», Cardinaal Mercierstraat:

BADSTAD HEIST

GERIEVIC WOONHUIS en erve, gelegen hoek der Panne- en Steenstraten, groot 125 m², geteekend Pannestraat, 77.
Beschikbaar met de betaling. (55)

Studie van den Notaris
SWENNEN
te Nieuwpoort.

Woensdag 16 Januari 1946, om 3 uur namiddag te Nieuwpoort, in de gewone gehoorzaal van 't Vrederecht, Langestraat:

LICITATIEVERKOOPING van Stad Nieuwpoort Schoolstraat 56 **WOONHUIS** met 176 m² 33 dm² ERVE Met al de rechten op oorlogsschadevergoeding en wederbelegging. Eigendom van den heer Petrus Hoste en kinders. (53)

Studie van Meester
Pierre Denis
Doctor in de rechten
Notaris te Nieuwpoort.

Op Vrijdag 18 Januari 1946, om 3 u. 's namiddags, ter herberg «La Liberté» bij Mr. Charles De Meyere, Markt, te Nieuwpoort: **TOESLAG** van: **STAD NIEUWPOORT**
Een zeer gerieflijk WINKELHUIS te Nieuwpoort, Kerkstraat 2, groot: 1 a. 91 ca.

Slechts ingesteld: 100.000 fr. Zichtbaar alle dagen; sleutels ten kantore.

Voor alle verdere inlichtingen, zich wenden ter studie van voornoemden Notaris Denis. (47)

LISTER - BLACKSTONE

SCHEEPS- EN HULP-DIESELMOTOREN
:: van 8 P.K. tot 600 P.K. ::

Algemeen Agentschap:

H. DE BOECK en C. JORENS
P.V.B.A. Boom

AGENTSCHAP DER KUST:

R. NEYT
27, Cirkelstraat - Oostende
Tel. 719.10

Haven	1939			1941		
	tot. bem.	jongens	%	tot. bem.	jongens	%
Blankenberge	67	6	8,9	58	11	7,4
Nieuwpoort	198	15	7,5	224	10	4,4
Oostende	214	12	5,6	285	7	2,4
Zeebrugge	482	64	13,2	124	4	3,2
	961	97	10,8	691	22	3,1

van ons land. Zij bracht insgelijks zware offers; 25 jeugdige krachten werden door het oorlogsgeweld weggerukt.

DE TOEKOMST

Voorloopig blijft het leerlingswezen in de zeevisscherij niet zonder aantrekkingskracht. Het vraagstuk der aanmoedigingspremies aan schippers en scheepsjongens komt, zooals gedurende de oorlogsjaren, nog niet ter sprake. Sommige beroepskringen gewaagden nochtans van een tekort aan personeel, dat zich in de nabije toekomst reeds zou kunnen veropenbaren.

Het is bijgevolg van belang dat de openbare besturen er op waken, dat voor de visschersjeugd het bedrijf zijn aantrekkingskracht blijft behouden. Want wij herhalen: zij is de kern van de toekomstige zeebevolking der kust. (Nadruk verboden).

Kantoren van de Notarissen
LOUIS BUURMANS
te Veurne, en
O. JUS. SWENNEN
te Nieuwpoort.

De notaris Louis Buurmans te Veurne, daartoe in rechte bevoegd bij vonnis der Rechtbank van Eerste aanleg te Veurne in date 4-10-1943, zal met tusschenkomst van Zijnen ambtgenoot, meester O. Jus. Swennen, notaris te Nieuwpoort, en ten overstaan van den heer vredegrechter van 't kanton Veurne, overgaan op navermeide dagen tot de openbare licitatieverkoop van

GEMEENTE BULSKAMP
naaf de Dorpplaats
HOFSTEDEN met 8 Ha. 1/2 a. 20 ca. erve onder bebouwd grond wel en zaaiand

Verdeeld in twee koopen. Met al de rechten op oorlogsschadevergoeding en wederbelegging.

Zittingen:

INSTEL: Woensdag 9 Januari 1946
OVERSLAG: Woensdag 23 Jan. 1946
tegens om 11 ure sapt voormiddag te Veurne in het Vrederecht, Ravijn-joen, eerste verdiep. (46)

Studie van Notaris
P. SIMPELAERE
te De Panne.

Donderdag 10 Januari 1946, om 2 u. namiddag, in het «Care de l'Esperance», koninklijke baan, De Panne, ten overstaan van de H.H. Vrederechter en Griffier van 't kanton Veurne:
OPENBARE VERKOOPING van

WOONHUIS

met afhangen en bouwgrond te DE PANNE (Oosthoek), Oostduinenhoek, 17. Groot: 596 m² 20 dm², nebbende een lengte van 18 m. aan de Oostduinenstraat.
1/2 % instelpremie. (43)

Studie van den Notaris
Albert De Busschere
te Brugge, Gheerwijnstraat 13.

Dinsdag 8 Januari 1946, om 3 u. namiddag ter Café «Bij Maurice Van Haewijn», Oude Markt te Heist:
INSTEL MET 1/2 % PREMIE van Badstad HEIST-AAN-ZEE
Een schoon en welonderhouden WOONHUIS

met breede ingangspoort, afhankelijkheden en medegaaende erve, gelegen Pannestraat 201, groot 138 m² 13 dm² in nieuwe staat, herschilderd en voorzien van gas, electriciteit, put- en regenwater.

Vrij gebruik twee maanden na toelag.
Te bezichtigen den Dinsdag en Donderdag, van 2 tot 4 u. namiddag. (40)

Studie van den Notaris
Maurice Quaghebeur
te Oostende, Kerkstraat 43.

Op Donderdag 10 Januari 1946, te 15 u. in het lokaal Prins Boudewijn, St. Sebastiaanstraat 22, te Oostende:
TOESLAG van een

ZEER GERIEVIC HANDELSHUIS MET GARAGE

Hoek Ste Catharina Polderstraat 14 en Duivenhokstraat
Oppervlakte 113 m². Niet beschadigd.

Gebruik: Verhuurd zonder pacht. Bezoek: Maandag en Woensdag van 2 tot 4 u.

Ingesteld: 180.000 fr.

Alle nadere inlichtingen te bekomen ter studie.

Kleine aankondigingen

- Te huur gevraagd: appartement, 4 plaatsen. Schrijven bureel blad. (14)
- Te huur gevraagd: burgershuis. Schrijven bureel blad. (15)
- Te koop: Luxueus jachtgeweer, éénloop, -Simplex-, als nieuw, met 50 patronen Ely, kalib. 12. Off. blad. Karabijn Flob. gebarreerd kanon, 6 mm. dubbele trigger met 300 cart., juist schot. Offertes 't blad. (17)
- Voor de visscherij: de volgende motoren zijn seffens leverbaar: MWM Benz, 270 HP. 750 toeren; MWM Benz, 200 HP. 500 toeren; hooge druk 4 takt motoren, koppeling met oliedruk. — Claeys 5 HP. voor hulpmotor 10,15 HP. 25/30 HP en 35/45 HP., deze laatste leverbaar in 10 dagen. Zich wenden: Antwerpenstraat 19, Oostende, 2 maal bellen. (20)
- Werkvrouw gevraagd voor enkele uren per week. Goed loon. Bevragen bureel blad. (19)

Firma Jan Spaanderman

IJMUIDEN • HOLLAND

Groothandel in Eerste kwaliteit Noordzeevisch

Speciaal adres voor GEPELDE en ONGEPELDE GARNALEN

Zoodra mogelijk weer op de Belgische Markt. (10)

BUITENLAND

Brief uit IJmuiden

IJmuiden, 23 December 1945.

Nog slechts enkele dagen scheiden ons van het nieuwe jaar. Gewoonlijk sluit men het jaar af, door een blik terug te slaan op al hetgeen ons gepasseerd is. Maar dit terugslaan betekent nu, dat er zooveel leed en armoede is op te halen, dat het mij tegen de borst stuit en ik geloof te kunnen volstaan met het korte overzicht gegeven in het nummer van 8 December 1945.

Als wij allen, ieder voor zich, uit den bezettingstijd leering hebben getrokken, dan zal er veel gewonnen zijn en zullen wij naar een beter toekomst gaan.

Een collega-vriend stelde mij onderstaand gedichtje ter hand:

Bij de Jaarwisseling 1945-1946

*Vijf-en-veertig, jij bracht Vrijheid
Jij verdreef het Nazidom,
En het is ons een behoefte,
Nu je heengaat, oud en krom,
Jou te danken voor al 't goede
Dat je aan ons hebt gedaan,
Met begrip, hoe het je pijn doet,
Dat je nu reeds heen moet gaan
Vóór wij weer in álles VRIJ zijn,
Vrije handel, vrije markt,
Nu nog steeds in onze tuintjes,
'n Ambtenaar de paadjes harkt
Die wij dan mogen betreden,
Waar de voet gedwongen gaat,
En waar bij de meeste paadjes,
't Bord «Verboden toegang» staat...*

*Oude Vriend, draag Zes-en-veertig
Dringend de voltooiing op,
Van de álgeheele Vrijheid,
Daar wacht héél de natie op.
Joh. de Krijger, IJmuiden.*

Ik vraag hierbij «Het Nieuw Visscherijblad» de beste wenschen voor 1946 over te brengen aan alle vrienden en kennissen, van hun Hollandsche relaties, met de hoop dat volgend jaar de oude band geheel hersteld zal zijn.

In ons vorig nummer besprak ik de noodzakelijke vernieuwing van onze visschersvloot; hierbij zag ik de toestanden van heden niet over het hoofd en het is wederom de vraag die aan de Regeering gesteld moet worden. Waarom liggen onze schepen, die in marinedienst gevaren hebben, nu al maanden in de haven zonder dat er praktisch verandering in hun toestand is gekomen?

Hier zijn reeds tienduizenden gulden verloren gegaan. Zeker, er kan gezegd worden dat er geen materiaal is, maar ik meen toch dat er bij alle regeringsaankopen die zijn gedaan ook voor onze visschersvloot wel eens iets aangekocht had kunnen worden. Men wil deviezen hebben; welnu, in de Noordzee liggen deviezen, vischt ze er uit, stel al het nu nog bruikbare materiaal in dienst, het zal meehelpen een surplus te vormen voor de export; de achterstand die wij hebben moet ten koste van alles overbrugd worden.

Ook denk ik aan de vleeschaankopen in het buitenland. Niets dan lof voor onze Regeerders hiervoor. Wij allen verlangen naar verhooging van vleeschrantsoen en toch het kost deviezen, terwijl zij die ons deviezen kunnen brengen renteloos blijven liggen.

Hier gaat iets mank: Holland kan niet gebaat zijn met het verwaarlozen van onze vloot, tevens ligt hier een aanzienlijke werkverruiming.

Hetzelfde geldt voor onze trawlschepen die nog in Engeland verblijven en waar zoo goed als geen plaats beschikbaar is voor ombouw. Koopt materiaal, de werven hebben werk, de arbeiders rond de haven en ten slotte ons geheele volk zal van de grotere vischaanvoer profiteren. Tevens zal de gewenschte export kunnen plaats hebben.

DE VOORLICHTING EN GEBONDENHEID IN NEDERLAND

Leg ik «Het Nieuw Visscherijblad» naast mij, dan lees ik daar dat er op visscherijgebied steeds nieuws valt te putten.

Er worden hier verslagen van vergaderingen in opgenomen die de geheele vischhandel aanbelangen en waar ook zij die niet ter vergadering werden uitgenodigd datgene kunnen vinden wat hun handel van pas komt.

Leg ik echter hier mijn oor ten luister, dan bemerk ik dat er nimmer zooveel werd vergaderd als heden ten dage; gepubliceerd wordt hierover zoo goed als niets of het moest zijn dat de regeering als officieele afkondiging in de «Visscherijwereld» weer eens een zijner besluiten aankondigt, echter meestal zoo officieel gesteld dat alleen zij die hooger onderwijs hebben genoten dit kunnen ontkluwen en hier kan de handel mee volstaan.

Men moet meestal een goede collega-vriend hebben die zich dicht bij het vuur warmt, om iets uitgelekt te krijgen wat er zich zoo'n beetje

in onze kringen voordoet; degenen die niet zoo geukig zijn worden dom gehouden.

Is dit nu de vrijheid waar wij vijf jaar op gewacht hebben?

En ja, wij waren blijde en meer dan dat en zijn het nu nog, vrij te zijn, maar niemand had durven dromen dat dit *vrij zijn* op deze manier zou verlopen.

Er wordt voor ons gedacht en gehandeld zonder dat wij hier noemenswaardig in worden betrokken, alleen dan dat wij dat broeisel van plannen zonder meer moeten uitvoeren, verder rest ons niets.

Nu zou dit alles nog zoo erg niet zijn als alle plannen maar eenigszins aanvaardbaar waren, maar ik sprak reeds «ik legde mijn ooren ten luister» en waar ik ook kom of ga, het zijn steeds klachten die ik verneem; niet één categorie schijnt hiermede niet besmet te zijn.

Ik weet, evenals ieder dat weet, dat de Regeerders voor een schier onmogelijke taak staan, maar is het niet aan te bevelen dat de handel in het algemeen meerdere kennis van zaken krijgt en dat zij aan iedere groep afzonderlijk opdracht geeft van de genomen besluiten of de te nemen besluiten en, daar iedere groep zijn bestuur heeft, dat die besturen eens meer overleg moeten plegen met de belanghebbenden en zoo dit te omslachtig mocht wezen, laat ons dan iets uitvoeriger voorgelicht worden.

IS ER NOG TOEKOMST VOOR DE JONGERE FIRMA'S?

Door het stelsel van de vaste vischprijzen is verdeling noodig; de verdeling vindt nu sinds 1942 plaats en is gebaseerd op de jaren 1938-1940.

Nu heeft zich dit voorgedaan: verschillende firma's worden gedreven door jonge krachten die in de eerste oorlogsjaren hun zaken enorm hadden uitgebreid en hierbij reken ik niet de enkelen die aan de Weermacht leverden, doch zij die zich met groot elan op binnenland wierpen. Al deze zaken nu, zagen hun omzetcijfer bij het ingaan van de vaste vischprijzen, de verdeling, als het ware ineensinken.

Wat toen echter als een Duitsche maatregel werd gebrandmerkt, bleef na de bevrijding bestaan en heden ten dage is, behoudens een compensatie als loon uitgedrukt ten goede van den minder bedeelde, hierin geen verandering gebracht.

Zoals ik reeds eenmaal naar voren heb gebracht laat het zich aanzien dat het stelsel van vaste prijzen nog wel eenigen tijd zal voortduren, wat nu echter tevens inhoudt dat alle zaken gebaseerd zijn op hun stand van 5 à 7 jaar geleden en er voor hen die thans in de kracht van hun leven zijn geen vooruitgang mogelijk is, dit is m.i. niet te billijken.

Hetzelfde zal zich straks met de export voordoen; ook hier zullen weer basisjaren gesteld worden en moeten wij weer teruggaan op het verleden, denkelijk zelfs nog verder dan de jaren 1938-1940, want deze jaren waren voor export wel zeer ongunstig en het zal zich ook hier voordoen dat er weer veel slachtoffers zullen vallen en zij dan, die buiten de export gesteld worden, zullen zij wel ooit weer eens een kansje krijgen?

Dan komt deze vraag naar voren: indien er nu een handelaar is die een nieuw afzetgebied vindt waar nog nimmer een IJmuidenaar een relatie had — hier zal dus geen basisjaar aanwezig zijn — krijgt nu deze handelaar de volle 100% voor zich of moet hij zijn werk gedeeltelijken met alle handelaars?

Ik stelde deze week die laatste vraag in Den Haag voor, doch wie schetst mijn verbazing dat hier zelfs niet was bij stilgestaan, maar dat hun inziens de rechten die nu worden verkregen, zullen worden gedeeltelijken met anderen. Maar op de vraag als collectiviteit dan uitingeving, bleef positief antwoord uit.

Al met al dus kunnen de jongeren niet vooruit, gebonden zijnde aan basisjaren en wanneer zich nieuwe gezichtspunten openen zullen zij ook van deze niet kunnen profiteren.

De Regeerders denken en handelen toch voor ons, kunnen zij hierin niet eens verbetering brengen?

DE IJLE HARINGVANGST IN BELGIE EN DE INLEGGERIJEN IN HOLLAND

Deze week vernam ik van verscheidene handelaars de opmerking waarom de Regeering niet eens een kwantum ijle haring in België aankocht voor de inleggerijen.

De haring zou n.m. gervild kunnen worden tegen rog en vleet, die hier te lande niet zoo gewild zijn als in België.

Maar misschien komt dit echter nog wel; voorloopig koopden zij alleen nog bevroren kabeljauw.

P. Spaanderman.

Aan onze Abonnten in Nederland

Verscheidene abonné's betaalden aan onzen medewerker, den h. Spaanderman, bij misverstand 10 gulden voor een jaarabonnement, wanneer de prijs 12 gulden bedraagt. Deze abonnenten worden vriendelijk verzocht de ontbrekende 2 gulden te storten op postgiro 431.332 van den heer Jan Spaanderman, Postbox 15, te IJmuiden.

Brief uit Vlaardingen

De Hollandsche drijfnetvisserij is nu zoo goed als afgelopen, althans wat de vangsten betreft. De schepen zijn nog visschende, maar de vangsten zijn nog slechts gering in verhouding tot de aanvoeren in de laatste weken, zoodat die schepen welke voornemens zijn de trawlvisscherij te gaan uitoefenen, reeds voor een groot gedeelte de haringvisscherij beëindigen en zich gereed gaan maken voor de trawlvisscherij om deze na Nieuwjaar op te nemen.

Het lag oorspronkelijk in de bedoeling dat er nog een aantal schepen, welke hiervoor het meest geschikt zijn, naar het Kanaal zouden vertrekken om daar de visscherij te gaan uitoefenen, niettegenstaande het animo hiervoor, tengevolge van de slechte toestand aldaar, niet bijzonder groot was. Er zijn dan ook de vorige week enkele schepen daarheen vertrokken en ongetwijfeld zouden bij goede visscherij nog meerdere schepen gevolgd zijn. Helaas hebben de Engelsche autoriteiten de visscherij daar verboden, zoodat er niet meer schepen daarheen vertrokken zijn, alhoewel de daar aanwezige Hollandische schepen nog doorvisschen. Deze maatregel is buitengewoon jammer te noemen, temeer daar de vangsten daar niet direct slecht te noemen zijn en deze ongetwijfeld aan de enorme vraag ten goede zou komen.

Betreffende de export van haring er bokking kunnen wij U nog mededeelen, zoals wij reeds in ons vorig bericht uiteengezet hebben, dat het aan particuliere firma's verboden is offerte naar het buitenland te maken. Mocht er bij een firma een aanvraag binnenkomen, moet zij deze voorleggen aan de sectie Haringexport, een onderafdeeling van de Stichting Vischexport, een door de regeering in het leven geroepen verkoopapparaat. Deze sectie maakt de aanbiedingen naar het buitenland, welke prijzen zij in overleg met de regeering calculeert.

Met Luxemburg zijn er reeds onderhandelingen gevoerd en zijn er ook reeds enkele orders vanuit dit land binnen gekomen, alhoewel, gezien de lange administratieve weg, met de uitvoering van deze orders nog geen aanvang gemaakt is. Bovendien zijn er met nog enkele andere landen onderhandelingen gaande over de verkoop van haring en bokking en ongetwijfeld zullen er nog verdere contracten afgesloten worden, niettegenstaande het seizoen reeds ver gevorderd is. Dit is echter in hoofdzaak een gevolg van het feit dat de Hollandsche vloot oorspronkelijk maar uit een minimum aantal schepen bestond en er dientengevolge niet op zoo'n geweldige vischerij gerekend werd. Toen echter de vloot met nog een aantal schepen uitgebreid kon worden en de vangsten bijzonder groot waren, dacht onze regeering goed te doen om hiervan ook een gedeelte voor export te reserveeren, om zodoende deviezen te verkrijgen en ook het Hollandsche product bij wijze van introductie op de buitenlandse markt te brengen en alhoewel de prijzen van het Hollandsche product wel hooger liggen dan die van andere landen, verwachten wij, gezien de superieure kwaliteit, dat dit geen beletsel zal zijn en de Hollandsche haring en bokking wederom hun weg zullen vinden op de verschillende markten.

=====

EEN LATE AVONDVERBINDING OOSTENDE-BRUSSEL

Het Stadsbestuur van Oostende laat ons nu weten dat vanaf 7 Januari a.s. volgende directe treinen zullen ingelegd zijn:	
Brussel Zuid	V. 14.50
Gent St-Pieters	15.45
Brugge	16.29
Oostende	A. 16.52
Oostende	V. 20.30
Brugge	20.56
Gent St-Pieters	21.38
Brussel Zuid	A. 22.28

=====

Verantwoordelijke uitgevers: Degraeve en Godemont, Nieuwpoortsteenuw., 44.

GLENIFFER

DE BESTE ENGELSCH DIESEL MOTOR

MARINE MOTORS

KAMMENSTRAAT 72, ANTWERPEN

Bij de Herleving van een Oud Bedrijf...

De Walvischvangst heeft nog een Economische Beteekenis

MAAR DE OUDE ROMANTIEK IS DOOD

Men zal zich het bericht herinneren dat enkele weken geleden door het Nederlandsche Persbureau werd medegedeeld in verband met het plan van de Nederlandsche regeering een walvischvaardersvloot uit te zenden om bij te dragen tot de veyoorziening van Nederland.

De Noren legden na 1860 door tal van technische verbeteringen, den grondslag van de moderne walvischvangst. Sven Foyn vond in 1860 het harpoengeweer uit waarmee ook de snelle vinwalvissen kunnen getroffen worden, spoedig daarna volgde de harpoengranaat, die den walvisch onmiddellijk doodt.

De Noren wisten bovendien, daar het doode dier onmiddellijk zinkt, het met lucht of stoom op te blazen om het drijvende te houden. Een volwassen walvisch bestaat voor ongeveer 50 t.h. uit vleesch, 25 t.h. vet (een speklag van 8 tot 16 cm. dik), 15 t.h. beenderen en 10 t.h. andere bestanddelen. Volwassen weegt de walvisch ongeveer evenveel als 25 olifanten of 150 koeien en de traan welke men van een volwassen walvisch verkrijgt staat in voedingswaarde gelijk met een boterproductie van 350 koeien in een jaar.

De walvischvaarder is een moderne drijvende fabriek, voorzien van moderne apparaten waarmee, in tegenstelling met vroeger eeuwen het spek zoowel kwalitatief als kwantitatief ten volle verwerkt wordt tot traan. In 1910-1911 haalde men uit een walvisch 55 vaten traan, in 1925-26 beliep het aantal 87 en in 1932-33 115.

Het van olie gezuiverde spek wordt weer gebruikt voor synthetische textielvezels, leder en kunstarmen. De beenderen worden verwerkt tot veevoeder voor pluimvee en tot kunstmest. Het walvischvleesch wordt verwerkt tot vleeschmeel, vleeschconserven, vleeschextract en ten deele bestemd voor menscheijk verbruik. Uiterlijk gelijkt het walvischvleesch op rundvleesch en zijn smaak herinnert aan wild. Als geconserveerd vleesch wordt het niet alleen in Noorwegen, Japan en de Vereenigde Staten verbruikt maar ook in Belgisch-Congo, want verschillende van onze groote handelsorganismen voeren voor hun inlandsche arbeiders uit Kaapstad geconserveerd walvischvleesch in. De chemische analyse van het vleesch geeft 30 t.h. proteïne en 6 t.h. vet. In Sovjet-Rusland ging men zelfs over tot de oprichting van fabrieken voor de bereiding van walvischvleeschworst.

In 1902 vond men het harden van de walvischtraan uit waardoor deze reukloos werd en als spijsvet kon worden aangewend. Dit spijsvet kon echter nog slechts voor 35 t.h. in margarine worden verwerkt. In 1929 von-

=====

Boeken over Visscherij

Ter drukkerij van «Het Nieuw Visscherijblad» zijn te verkrijgen, misvoorafgaandelijke storting van het bedrag der hiernavolgende werken, plus 2 fr. voor post- en onkosten op post. 108026 van Degraeve en Godemont, Oostende.

1. Oude Visscherij Almanakken jaar 1937	32 fr.
2. Beroepskennis voor den stuurman, door de Br. van Liefde	25 fr.
3. Het Visschersboekje, van H. Pype en A. Gorren	25 fr.
4. Weerkunde en Oceanographie 10	
5. De Ruwoliemotor, door A. Van Loy	15 fr.
6. Onze Zeilvischsloepen, door Fr. Bly	25 fr.
7. Manuel du Patron à la Pêche, par L. Bronkhorst	100 fr.
8. Enquête sur la Pêche Maritime, (2e d.) par Ch. De Zutter	100 fr.
9. Enquête sur la Pêche Maritime, uitgeg. door Office du Travail	100 fr.
10. Grondbeginselen der Oceanographie, door Ch. Gills	25 fr.
11. Duin- en strandverdediging 35	
12. Vulgarisatie van de Wetenschappen der Zeevisscherij, door Ch. Gills	10 fr.

den chemici van de Unilever een systeem uit om margarine te fabriceren uitsluitend met walvischtraan en daar ligt nu de groote betekenis van de walvischvaart voor de veyoorziening van Nederland.

Immers, deze walvischvaarders kunnen maandenlang op zee blijven en de buitgemaakte zoogdieren onmiddellijk verwerken.

Het besluit van de Nederlandsche regeering dat dit oude bedrijf opnieuw doet herleven, is dus zeer wijs: kostbare deviezen worden uitgespaard, scheepsbouwwerven en aanverwante bedrijven, — voornamelijk het koelbedrijf, — krijgen bestellingen, terwijl de fabricage met relatief geringe kosten kan gebeuren.

Wat België betreft had de firma L. Hermans te Brugge in 1931 vier schepen uitgerust, die onder Belgisch paviljoen naar de Poolzeeën voeren, met aan boord enkele Noorsche specialisten voor de jacht op zeehonden en walvissen.

Maar de crisisjaren waren zeer ongunstig voor dit debuut. Het Belgisch bedrijf verviel weldra.

Zal ook in ons land de walvischvaart opnieuw belangstelling wekken, nu de omstandigheden dit bedrijf weer renderend maken?

Uit «De Nieuwe Standaard».

BESTEL UW GAREN, NETTEN EN

TOUWERK BIJ

Ostend Stores & Ropeworks

N. V.

van heden af

Hoek Hendrik Serruyslaan en Aartshertoginnenstraat

Voor onze Ouderdoms-gepensionneerden

Mededeeling van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Een besluit van den Regent, dd. 13 December 1945, heeft het bedrag van het aanvullend ouderdomspensioen, toegekend in uitvoering der besluitwet van 28 December 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, van 6.800 of 4.500 fr. onderscheidenlijk op 8.800 of 5.900 fr. gebracht.

Evenzoo werd het bedrag van het aanvullend overlevingspensioen van 4.200 op 5.200 fr. gebracht.

Deze verhooging der bedragen wordt van ambtswege toegepast op de begunstigten met een aanvullend ouderdoms- of overlevingspensioen. *Geen aanvraag dient dus ingediend om er van te genieten.*

De eerste driemaandelijksche termijnen van het vermeerderd aanvullend pensioen zullen uitbetaald worden:

in Februari 1946, aan degenen geboren in Februari, Mei, Augustus of November.

in Maart 1946 aan degenen geboren in Maart, Juni, September of December.

in April 1946, aan degenen geboren in April, Juli, October of Januari.

De dienst voor ouderdomspensioenen stelt alles in het werk opdat het onderzoek en de afhandeling der ingediende aanvragen om aanvullend pensioen zoo spoedig mogelijk zouden beëindigen.

De personen die tot nu toe nog geen voldoening bekamen, worden dringend verzocht geen herinnerings-schrijven te sturen, daar zulks het werk van den betrokken dienst slechts kan vertragen.